VIII kadencja

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **KOMISJI INFRASTRUKTURY**
(NR 11)
z dnia 10 marca 2016 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 11)

10 marca 2016 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca na posiedzeniu wyjazdowym w Warszawie, pod przewodnictwem posła **Grzegorza Schreibera (PiS)**, przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

– informację ministra infrastruktury i budownictwa na temat zamierzeń i planu pracy resortu we wszystkich obszarach jego działania.

W posiedzeniu udział wzięli: **Andrzej Adamczyk** minister infrastruktury i budownictwa wraz z kierownictwem resortu i współpracownikami, **Mirosław Pawłowski** p.o. prezesa zarządu PKP SA, **Antoni Jasiński** prezes zarządu PKP PLK S.A., **Maciej Libiszewski** Prezes zarządu PKP CARGO, **Piotr Rybotycki** członek zarządu PKP Intercity S.A., **Jacek Bojarowicz** p.o. generalnego dyrektora dyrekcji dróg krajowych i autostrad, **Mariusz Szpikowski** naczelny dyrektor Przedsiębiorstwa Państwowego „Porty Lotnicze".

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Elżbieta Kessel, Jolanta Misiak, Marcin Mykietyński, Grażyna Nojszewska-Łasicka** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Witam państwa serdecznie. Otwieram posiedzenie Komisji Infrastruktury. Dzisiejsze posiedzenie odbywa się w trybie, można powiedzieć, nadzwyczajnym. Korzystając z zaproszenia pana ministra infrastruktury i budownictwa gościmy dziś w gmachu resortu infrastruktury.

Bardzo serdecznie witam panie posłanki i panów posłów, członków Komisji. Witam ministra infrastruktury i budownictwa, pana Andrzeja Adamczyka. Myślę, że pozwolicie państwo, aby ze względu na miejsce, w którym się aktualnie znajdujemy, pan minister był współgospodarzem dzisiejszych obrad. Witam także kierownictwo resortu w osobach panów wiceministrów i dyrektorów departamentów towarzyszących panu ministrowi Adamczykowi.

Szanowni państwo, dzisiejsze posiedzenie to wypełnienie życzenia i oczekiwań Komisji. Początkowo planowaliśmy, aby posiedzenie odbyło się w zwykłym trybie, na terenie Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej. Zakładaliśmy, że będzie to jedno z pierwszych posiedzeń Komisji, ponieważ chcieliśmy poznać panów ministrów i zapoznać się z celami, które po pewnym czasie swojego urzędowania mogliby nam już zaprezentować. Nie spieszyliśmy się zatem specjalnie ze zwołaniem tego posiedzenia. Początkowo planowaliśmy, że odbędzie się ono mniej więcej miesiąc wcześniej, ale uważam, że w sumie dobrze się stało, iż posiedzenie ma miejsce dopiero dziś, po upływie kilku miesięcy od objęcia urzędów przez nowe kierownictwo ministerstwa. Jestem głęboko przekonany, że dzięki temu uda nam się usłyszeć dziś znacznie więcej informacji.

Szanowni państwo, posiedzenie Komisji powinno mieć wyznaczone jakieś ramy czasowe, tym bardziej, że korzystamy z gościnności Ministerstwa Infrastruktury. Praktycznie rzecz biorąc, nasze dzisiejsze obrady nie mają właściwie konkretnego porządku. Trudno było nam go zaproponować i zdecydowaliśmy, iż wysłuchamy w pierwszej części posiedzenia wystąpień pana ministra infrastruktury i osób przez niego wskazanych, a druga część zostanie poświęcona na dyskusję z naszymi współgospodarzami. To powinno wyczerpać porządek posiedzenia Komisji. Jeżeli nie usłyszę innych propozycji uznam, że przyjęliśmy przedstawioną propozycję. Nie słyszę propozycji. Stwierdzam, że przyjęliśmy porządek posiedzenia.

Myślę, że na wstępie obrad warto jeszcze spojrzeć na zegar i określić granice naszego spotkania. Osobiście proponowałbym, aby trwało ono mniej więcej dwie godziny. Mam nadzieję, że ta propozycja zostanie przez członków Komisji przyjęta i uznana za wystarczającą. Jeśli pojawią się jakieś dodatkowe problemy i potrzeba wyjaśnień, a liczę się z tym, że tak może być, to będziemy je wyjaśniać później, w trakcie bieżących prac Komisji Infrastruktury. Będziemy zapraszać na nasze posiedzenia właściwych ministrów i szczegółowo omawiać z nimi określone zagadnienia.

Szanowni państwo, pozwólcie, że oddam głos panu Andrzejowi Adamczykowi, ministrowi infrastruktury i budownictwa. Panie ministrze, bardzo proszę.

Minister infrastruktury i budownictwa Andrzej Adamczyk:

Panie przewodniczący, panie i panowie, panie posłanki i panowie posłowie, panowie ministrowie, panowie prezesi i państwo dyrektorzy, drodzy goście witam państwa wszystkich bardzo serdecznie w resorcie infrastruktury i budownictwa. Pamiętam, że podobne spotkanie odbyło się w styczniu 2008 r. Organizował je wówczas konstytucyjny minister pan Cezary Grabarczyk. Dziś pan poseł Grabarczyk jest członkiem Komisji Infrastruktury i bierze udział w obradach.

Moim zdaniem, tego typu spotkanie jest niezbędne i służy przybliżeniu resortu członkom Komisji Infrastruktury. Pozwoli ono na państwa zapoznanie się z ministrami, a także innymi osobami, które odpowiadają za realizację zadań leżących w kompetencjach resortu. Spotkanie to także okazja, aby powiedzieć, co jest priorytetem dla obecnego kierownictwa resortu, co uważamy za rzeczy najważniejsze i co należy do najważniejszych działań, jakie planujemy podjąć w najbliższej przyszłości.

Jak już wspomniałem, witam państwa bardzo serdecznie, zwłaszcza te osoby, które w Ministerstwie Infrastruktury pełniły kiedyś funkcje kierownicze. Witam pana przewodniczącego Pawła Olszewskiego, do niedawna sekretarza stanu w Ministerstwie Infrastruktury. Witam także, z wyjątkową atencją osoby, które w przyszłości mogą pełnić funkcje kierownicze w naszym resorcie. Życzę tego szczerze paniom posłankom i panom posłom. Pana Cezarego Grabarczyka, byłego ministra, już wcześniej przywitałem.

Szanowni państwo, dzisiejsze Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa to resort, który praktycznie rzecz biorąc, po powołaniu nowego rządu został zbudowany od podstaw. W tej chwili jesteśmy resortem infrastruktury i budownictwa. Część naszych wcześniejszych zadań, tych które podlegały pod ministerstwo w poprzedniej koalicji rządzącej, zostało przejętych przez resort rozwoju. Między innymi, właśnie z tych powodów do naszego spotkania dochodzi zdecydowanie później niż to pierwotnie planowaliśmy i niż wynikałoby to z logiki prac parlamentarnych. Praktycznie rzecz biorąc, przez ostatnie miesiące znajdowaliśmy się permanentnie w stanie organizacji. W sensie organizacyjnym budowaliśmy resort od podstaw, chociaż oczywiście nasi pracownicy i dyrektorzy departamentów cały czas pracowali pod kierownictwem sekretarzy i podsekretarzy stanu i realizowali bieżące zadania.

Dzisiaj chciałbym, państwu przybliżyć nie tylko osoby kierujące pracami resortu, ale także, jak wspomniałem na wstępie, główne cele naszej działalności. Jeśli państwo pozwolicie, to zgodnie z moją agendą spotkania, rozpocznę wypowiedź od kwestii związanych z transportem kolejowym. Podsekretarzem stanu, który odpowiada za politykę w obszarze transportu kolejowego jest pan minister Piotr Stomma. Za chwilę pan minister opowie państwu szerzej o celach, jakie sobie w tym obszarze stawiamy. Dzisiaj jednym z głównych celów, jakie stawiamy przed sobą i przed koleją, jest wykorzystanie środków unijnych. Uważamy, że jest to klucz do rozwoju transportu kolejowego w Polsce. W grę wchodzi niebagatelna kwota 67 mld złotych. W rozliczeniu na kolejne najbliższe lata stanowi ona dla nas potężne wyzwanie i musi być należycie wykorzystana. Mamy nadzieję, że sprostamy temu wyzwaniu bez niepotrzebnych perturbacji, ale od razu zastrzegę, że jesteśmy przygotowani na różnego rodzaju turbulencje. Wydatkowanie tej kwoty w sposób roztropny i rozumny, bez niepotrzebnych kłopotów, które sprawią, że później ktoś powie, iż część pieniędzy została zmarnowana nie jest łatwym zajęciem. To zadanie będzie realizowała PKP PLK, ale nadzór znajduje się w rękach pana ministra Stommy i jestem przekonany, że pan minister temu zadaniu podoła.

Dziś nasza sytuacja jest trudna. Założyłem sobie wprawdzie, że nie będę nawiązywał w moim wystąpieniu do poprzedników, ale nie mogę nie powiedzieć, że niestety, praktycznie rzecz biorąc mamy puste szuflady, jeśli chodzi o projekty inwestycyjne na obecną perspektywę finansową. To musi wybrzmieć i musi być bardzo wyraźnie powiedziane. Nie utyskuję z tego powodu i nie mam zamiaru wskazywać osób winnych takiego stanu rzeczy, ale bardzo wyraźnie mówię, że mamy z tym problem.

Poprzednia administracja rządowa była zajęta głównie skutecznym wydatkowaniem środków unijnych tak, aby zdążyć do końca 2015 r. Jak wiemy, wtedy był wyznaczony deadline. Na tym polegała zresztą polska racja stanu. Można tak powiedzieć, bo strata każdego miliarda złotych byłaby stratą niepowetowaną. Spowodowało to jednak, że równolegle nie prowadzono przygotowań kolejnych projektów. W nową perspektywę unijną wchodzimy teraz i z wielką determinacją będziemy wydawać kolejne środki na inwestycje kolejowe. Dzisiaj, pomimo tego, że jeszcze we wrześniu ubiegłego roku docierały do nas sygnały, że w 2016 r. będziemy mogli wydać ok. 7 mld złotych, dziś ta kwota została realnie zweryfikowana do poziomu 4,2 mld złotych, ale to także nie jest jeszcze wielkość ostatecznie pewna. Jest to olbrzymi problem, który spędza nam sen z powiek, ale z drugiej strony po to jesteśmy w ministerstwie, aby się z takimi problemami mierzyć.

Problemem, przed którym dziś stoimy i który musimy rozwiązać, jest przyszłość polskich kolei. Ten problem to strategia polskich kolei. Musimy sobie odpowiedzieć na pytania, czym powinna być PKP S.A., jaką rolę powinna pełnić PKP PLK, kto będzie woził pasażerów w granicach poszczególnych województw? Jeśli chodzi o to ostatnie, to wiemy przecież, że Przewozy Regionalne są dziś nominalnie zarządzane przez Agencję Rozwoju Przemysłu, ale jest to tylko etap przejściowy. Dziś stawiamy sobie wiele pytań: jak zdynamizować rozwój PKP CARGO i przywrócić jego duży udział w przewozach cargo nie tylko w Polsce, ale w całej Europie? Musimy sobie odpowiedzieć także na pytanie, czy PKP Intercity będzie woziła pasażerów tylko po Polsce, czy może wyjedzie poza kraj i stanie się realną konkurencją dla przewoźników z innych państw Unii Europejskiej? Na tego typu konkurencję musimy być przygotowani.

Polska kolej dziś to również problem wspólnego biletu. Polska kolej to także problemy związane z implementacją prawa europejskiego, wielkie wyzwanie na najbliższe lata oraz potrzeba skutecznego, bieżącego zarządzania. Przykładu nie trzeba daleko szukać. Mamy dziś sytuację, może nie kryzysową, ale jednak problematyczną, którą oczywiście rozwiązujemy na bieżąco. Chodzi o to, że wczoraj do dymisji podało się kierownictwo PKP Intercity. Musimy teraz zapewnić ciągłość zarządzania spółką przez odpowiednio wykwalifikowane i kompetentne osoby. Wydaje się, że z tym problemem zdołaliśmy się już uporać, ale podaję go jako przykład koniecznych decyzji ze sfery bieżącego zarządzania, które przed nami stają.

Jeśli chodzi o transport kolejowy, to z mojej strony wszystko. O rozwinięcie tego wątku poproszę później pana ministra Stommę. Teraz chciałbym przejść do krótkiego przedstawienia kwestii związanych z drogami publicznymi.

Szanowni państwo, za ten obszar działalności resortu odpowiada pan minister Jerzy Szmit. Jest to kolega znany większości członków Komisji Infrastruktury z ław sejmowych. Minister Szmit zasiadał w parlamencie w poprzedniej kadencji Sejmu i był bardzo aktywnym posłem, członkiem sejmowej Komisji Infrastruktury. W poprzedniej kadencji był przewodniczącym podkomisji stałej do spraw transportu drogowego. Dziś pan minister Szmit zarządza obszarem dróg publicznych ze szczebla resortu infrastruktury.

Wyzwanie, przed którym dziś stoimy, to problem budowy dróg krajowych. Istnieje program budowy, który wielokrotnie pojawiał się w przestrzeni publicznej. O ile mnie pamięć nie myli od 2007 r., problemy z jego realizacją i doświadczenia nabyte w takcie jego realizacji są, według mnie, dobrym przyczynkiem do tego, aby wdrożyć te działania, jakie podjęliśmy w resorcie. Oczywiście wszystko musi się odbywać przy znaczącym udziale Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. Jest to odpowiedź na pytanie, czy możemy zoptymalizować koszty realizacji inwestycji drogowych. Tak, możemy je zoptymalizować i teraz proces takiej optymalizacji właśnie trwa. Chodzi o to, żeby za określoną kwotę, jaką mamy do dyspozycji, czyli 107 mld złotych, można było zrealizować więcej przedsięwzięć drogowych, aniżeli dziś wynikałoby to z szacowanych kosztów poszczególnych

inwestycji wchodzących w skład Programu Budowy Dróg Krajowych, który został przyjęty 8 września ubiegłego roku. Stoi przed nami także konieczność udzielenia sobie odpowiedzi na pytanie, które z tych inwestycji będą realizowane w pierwszej kolejności. Czy będziemy dążyli do tego, aby wskazać inwestycje, dla których nie ma finansowania, czy będziemy mówili o tym, że wszystkie inwestycje powinny być bezwarunkowo zrealizowane, tylko musimy określić kolejność ich realizacji. Tak brzmią podstawowe pytania, na które musimy udzielić sobie odpowiedzi.

Optymalizacja kosztów inwestycji drogowych to nie tylko kwestia związana z prawem zamówień publicznych, ale to również chociażby typizacja poszczególnych elementów, które wchodzą w skład ciągu autostradowego, ciągu drogi ekspresowej, czy wreszcie w skład ciągu dróg krajowych. W szczegółach opowie o tym pan minister Jerzy Szmit, który mam nadzieję dotrze na nasze spotkanie.

Jeśli chodzi o transport międzynarodowy, to stanowi on, moim zdaniem, kolejny obszar działań, który powinien stać się udziałem działań rządu, zresztą taki był już wcześniej. Dziś możemy stwierdzić, że w sposób zdecydowany, twardy i stanowczy stanęliśmy w obronie polskich przedsiębiorców realizujących usługi przewozowe w transporcie międzynarodowym. Wszystko wskazuje na to, że problem z transportem do Rosji zostanie skutecznie rozwiązany. Bardzo się z tego cieszymy, ale wcale nie oznacza to, iż osiedliśmy na laurach. Stoją przed nami potężne wyzwania dotyczące np. płacy minimalnej kierowców. Decyzje rządów niemieckiego i francuskiego uderzają w fundamenty polskich przedsiębiorstw transportowych działających w skali międzynarodowej. Postawa Niemiec i Francji w tym zakresie jest nieugięta. Można powiedzieć, że obserwujemy dalszą eskalację i zaostrzanie przepisów, których restrykcyjność uderza w podstawy funkcjonowania polskich firm przewozowych. Przypomnę, że tylko we Francji za niespełnienie warunków związanych z poziomem płacy minimalnej kierowców grozi kara 0,5 mln euro. Płaca minimalna jest ustalona na poziomie bodajże 9,60 euro za godzinę. Ewentualna półmilionowa kara w euro, praktycznie rzecz biorąc, oznacza śmierć dla polskiego przedsiębiorstwa. Prowadzimy bardzo aktywne działania w tym zakresie, aby doprowadzić do zmiany obecnych uregulowań. Będzie o tym także mówił pan minister Jerzy Szmit.

Kilka zadań na temat budownictwa i gospodarki przestrzennej. Osobą odpowiadającą za ten obszar działalności, jakże ważny z punktu widzenia społecznych i gospodarczych interesów państwa, jest pan minister Tomasz Żuchowski. Zanim omówię krótko tematykę, którą zajmuje się pan minister, chciałbym naprawić pewną niezręczność i przywitać na naszym posiedzeniu pana Jerzego Polaczka, byłego konstytucyjnego ministra w rządzie premiera Jana Olszewskiego, kierującego wówczas pracami naszego resortu. Dodam, że pan minister Piotr Stomma, który jest dziś podsekretarzem stanu, był również podsekretarzem stanu w ministerstwie kierowanym przez ministra Polaczka.

Powracając do zagadnienia budownictwa, pan minister Żuchowski, który odpowiada za tę część prac resortu, wcześniej był wicedyrektorem Departamentu Budownictwa. Dzięki temu z dużą łatwością, a także z należytą energią, przychodzi mu kierowanie działaniami resortu w obszarze, najogólniej mówiąc, procedur budowlanych.

Jak państwo wiecie, została rozwiązana komisja kodyfikacyjna, która w 2012 r. przygotowała projekt kodeksu budowlanego. Resort infrastruktury przejął te sprawy i są one obecnie realizowane przez naszych urzędników. Głównie zajmuje się tym Departament Budownictwa i Departament Prawny. Pan minister Żuchowski opowie o tym w szczegółach. Mamy nadzieję złożyć wkrótce projekt kodeksu urbanistyczno-budowlanego. Musimy wreszcie wyjść poza werbalne zapewnienia i złożyć materiał, który skoncentruje wokół siebie debatę publiczną, debatę środowisk eksperckich, a przede wszystkim debatę parlamentarną.

Jeśli chodzi o budownictwo mieszkaniowe, to intensywnie przygotowujemy Narodowy program budownictwa mieszkaniowego. Niebawem, za kilka tygodni będziemy o nim mówić publicznie. Ten program zostanie wdrożony w wielu obszarach, nie tylko w obszarze dedykowanym wąskiej grupie odbiorców, jak to jest w przypadku programu MDM. Nasz program idzie o wiele szerzej. Za te sprawy resorcie odpowiada sekretarz stanu, pan minister Kazimierz Smoliński. Panu ministrowi, jak powiedziałem, pod-

lega obszar budownictwa mieszkaniowego. Pan minister powie na ten temat więcej, ale od razu bardzo proszę państwa o zrozumienie i wybaczenie, że nie będziemy w stanie podać zbyt wielu szczegółowych danych i informacji, ale wystąpienie na ten temat rezerwujemy sobie na najbliższą przyszłość, jak powiedziałem, za kilka tygodni. Sygnalnie powiem jedynie, iż rzecz dotyczy całego pakietu instrumentarium, a nie tylko pojedynczego rozwiązania. Zaproponujemy regulacje w obszarze prawnym, w sprawie mieszkań na wynajem, w kwestiach instrumentów finansowych wspomagających budownictwo mieszkaniowe oraz w zakresie bezpośrednich inicjatyw, które wiążą się z powoływaniem funduszy mieszkaniowych odpowiedzialnych za finansowanie zadań w zakresie budownictwa mieszkaniowego.

Pan minister Kazimierz Smoliński odpowiada również za wszystko, co dzieje się wokół Poczty Polskiej. Ta instytucja leży w kompetencjach pana ministra. Dzisiejsza Poczta Polska to przedsiębiorstwo, które stoi przed wielkim wyzwaniem. Musi zmierzyć się z realną konkurencją na rynku. Mamy nadzieję, że Poczta Polska, Bank Pocztowy i ubezpieczyciele działający w ramach holdingu staną się instytucjami, które w najbliższych latach wykażą realną stopę wzrostu i będę efektywnie się rozwijać. O tym wszystkim opowie państwu pan minister Smoliński.

Na zakończenie kwestia bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Kiedy mówimy o drogach i o transporcie publicznym musimy również powiedzieć o tym, że konieczne są działania zmierzające do podniesienia poziomu bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Odmiennie niż miało to miejsce w przypadku poprzedniego kierownictwa resortu, sam przejąłem bezpośredni nadzór nad Sekretariatem Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, której nominalnie, z mocy ustawy, jestem przewodniczącym. W tej chwili również realnie nadzoruję pracę sekretariatu. Mamy nadzieję, że kiedy zgodnie z ustawą przyjdzie złożyć sprawozdanie Krajowej rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego pokażemy jak jest i postaramy się nie pominąć żadnych ważnych informacji z tego zakresu, nawet jeśli będą one trudne do zaakceptowania i będą wzbudzały emocje. Chcemy o wszystkim powiedzieć. Nie możemy pomijać żadnych aspektów działalności Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.

Szanowni państwo, przedstawiając pana ministra Jerzego Szmita pominąłem kwestię transportu lotniczego, a jest on również domeną pana ministra. Jeśli chodzi o transport lotniczy, to jest on kolejnym wyzwaniem, przed którym stoimy. Czasy dla transportu lotniczego nie są łatwe. Musimy odpowiedzieć sobie na pytanie, jak ostatecznie wyobrażamy sobie w przyszłości rolę krajowych portów lotniczych w systemie transportu lotniczego? Musimy dziś odpowiedzieć sobie na pytanie, czy akceptujemy pakiet lotniczy, który został przygotowany w Brukseli? Pakiet lotniczy budzi dziś wiele kontrowersji. Na konferencji poświęconej Via Carpatia, o której będzie okazja powiedzieć więcej, a która była organizowana przez nas w tej samej sali w ubiegłym tygodniu, spotkali się ministrowie reprezentujący osiem krajów Unii Europejskiej z Europy Wschodniej. Poruszono problematykę pakietu lotniczego. Odniósł się do tego problemu m.in. minister transportu z Czech, z którym spotkałem się wcześniej w Kamiennej Górze, gdzie rozmawialiśmy o drodze ekspresowej S3 i kontynuacji jej budowy na terenie Czech. Czeski rząd jest zaniepokojony sytuacją, która wynika z pakietu lotniczego. Generalnie obawiają się oni, że pakiet wywoła spadek liczby połączeń lotniczych, co przyniesie w konsekwencji osłabienie i spadek jakości usług w transporcie lotniczym w państwach Unii Europejskiej leżących na jej wschodniej flance.

Transport lotniczy dziś to konieczność odpowiedzi na szereg pytań. Na przykład, czy wreszcie dojrzeliśmy do tego, ja uważam, że tak, aby zmienić prawo lotnicze i umożliwić ochroną polskich lotnisk podmiotom prywatnym? Ten temat bardzo bulwersował i rezonował w debacie publicznej w 2010 r. O ile dobrze pamiętam, właśnie w 2010 r. prawo lotnicze zostało przyjęte po kilku latach pracy nad jego projektem.

Szanowni państwo, mógłbym oczywiście mówić dużo dłużej na temat zamierzeń resortu, ale nie chcę sprawić, żeby nasze dzisiejsze spotkanie zostało pozbawione elementu debaty. Uważam, że nie powinno ono mieć wyłącznie charakteru resortowej prezentacji. Mam nadzieję, że dyskusja będzie ożywiona. Takiej zresztą oczekuję. Mówiąc żartobliwie na zakończenie, patrząc na kolegów będących w dzisiejszej opozycji, mam

żywo w pamięci obraz, kiedy ich partie tworzyły koalicję rządzącą, a oni ostrzegali mnie, abym uważał, bo kiedyś mogę znaleźć się z drugiej strony barykady. Tak się stało. Dziś jestem po drugiej stronie i deklaruję, panie przewodniczący, że jestem gotów do merytorycznej dyskusji ze wszystkimi, w tym oczywiście z posłami reprezentującymi sejmową opozycję. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Dziękuję, panie ministrze. Myślę, że w tej części obrad pan minister byłby bardziej właściwą osobą do kierowania kolejnością zabierania głosu przez przedstawicieli resortu infrastruktury. Czy możemy tak się umówić? Do pełnienia roli przewodniczącego powrócę na etapie dyskusji.

Minister infrastruktury i budownictwa Andrzej Adamczyk:

Jeżeli taka jest wola pana przewodniczącego, nie wiedzę żadnych przeszkód. Bardzo proszę, zgodnie z kolejnością, w której przedstawiałem zadania i kierownictwo resortu, jako pierwszy głos zabierze pan minister Piotr Stomma. Pan minister Stomma zapozna państwa szerzej z zagadnieniami związanymi z transportem kolejowym. Bardzo proszę.

Podsekretarz stanu w MIB Piotr Stomma:

Dziękuję, panie ministrze. Panie przewodniczący, panie posłanki i panowie posłowie, na początku mojego wystąpienia chciałbym odnieść się do treści projektu i stwierdzeń zawartych w Strategii rozwoju transportu do 2020 r., z perspektywą do roku 2030. Cele nakładane w tym dokumencie na transport kolejowy nie są, niestety, powiązane ze sposobami ich osiągnięcia. Pozwalam sobie zacząć od takiego stwierdzenia, aby móc dalej powiedzieć, że w związku z tym to, co możemy państwu dziś zaprezentować, jest jedynie przeglądem sytuacji i próbą identyfikacji wężowych problemów w poszczególnych obszarach. Nadrobienie stwierdzonego generalnego braku wymaga systematycznych prac, które obecny rząd podjął, dokonując – ten proces się rozpoczyna – weryfikacji struktury dokumentów o charakterze strategicznym.

Zanim przejdę do konkretów, pozwolę sobie jeszcze na dokonanie prezentacji moich współpracowników. Szanowni państwo, są dziś z nami przedstawiciele Grupy PKP S.A., reprezentowani w osobach pana Mirosława Jabłońskiego, pełniącego obowiązki prezesa PKP S.A., pana Antoniego Jasińskiego, pełniącego obowiązki prezesa PKP PLK, pana Macieja Libiszewskiego, prezesa PKP CARGO, oraz pana Piotra Rybotyckiego, członka zarządu PKP Intercity. Towarzyszą mi także pracownicy ministerstwa, w randze dyrektorów departamentów. W zakresie moich kompetencji leży nadzór nad Departamentem Kolejnictwa, Departamentem Strategii Transportu i Współpracy Międzynarodowej oraz Departamentem Funduszy Europejskich. Niestety, nie mogli być dziś obecni wszyscy dyrektorzy z Departamentu Kolejnictwa, ponieważ równolegle uczestniczą w ważnym jubileuszowym święcie na kolei. Przepraszam za ich absencję. Pozwolę sobie jednak wymienić nazwiska osób kierujących pracami Departamentu Kolejnictwa. Nowym dyrektorem, obowiązki objął w dniu 1 marca, jest pan Stefan Jarecki. Pierwszym zastępcą jest pani Marta Postuła, a dwaj pozostali zastępcy to panowie Maciej Gładyga i Kamil Wilde. Szefem Departamentu Strategii Transportu i Współpracy Międzynarodowej jest pan Paweł Skowroński, a na czele Departamentem Funduszy Europejskich stoi pani dyrektor Monika Michalska.

Informacja, jaką chciałbym państwu przekazać, dotyczy czterech obszarów. Umownie kreśliliśmy je w następujący sposób: infrastruktura, przewozy towarowe, przewozy pasażerskie i kwestie strategiczne. Wyświetlany w tej chwili slajd jest słabo widoczny, ale zawiera on syntetyczne hasła. Nie mogę powiedzieć, że są one wielce odkrywcze, ale uważam, że mieszczą w sobie najważniejsze kwestie. W obszarze infrastruktury dostrzegamy, i będzie to z pewnością coś znaczyło w faktycznych działaniach, znaczenie poprawy infrastruktury związanej z obsługą podróżnych. Jest to cały kompleks zagadnień infrastrukturalnych. Jeśli chodzi o przewozy pasażerskie, to bardzo mocno chcę podkreślić dbałość o jakość oferty dla pasażerów. Wiąże się to z poprawą infrastruktury, o której była już mowa w kontekście obsługi podróżnych. W tym miejscu pojawia się także szeroko rozumiana koncepcja wspólnego biletu, o czym powiem w dalszej części. Jeżeli chodzi o obszar obejmujący przewozy towarowe, to fundamentalną kwestią jest

w tym przypadku wyrównanie szans w układzie międzygałęziowym. Będziemy starali się rozwinąć bogaty zestaw narzędzi, które pozwolą nam efektywnie działać na tym obszarze.

I wreszcie kwestie strategiczne. W tym miejscu pragnę zwrócić uwagę na odniesienie do Narodowego planu odpowiedzialnego rozwoju, przedstawionego niedawno przez rząd, a konkretnie przez pana premiera Mateusza Morawieckiego. Uważam to za rzecz istotną, ponieważ jeśli potrafimy działania związane z koleją wpisać w cele rozwojowe polskiej gospodarki, szczególnie te, które wiążą się z innowacyjnością, a technika kolejowa do tego zachęca, to szansa na sukces rozwojowy polskich kolei bardzo zdecydowanie wzrośnie. Otrzymamy w ten sposób szanse na stworzenie nowych polskich kolei w postaci zwartego, nowoczesnego pod względem technicznym systemu, który zaspokoi wyraźnie wyższe niż do tej pory potrzeby w ruchu pasażerskim. Pozwoli to również na postęp w obszarze transportu towarów drogą kolejową. Bardzo liczymy na poprawę logistyki i chcę to wyraźnie zasygnalizować.

Przechodząc do kwestii wyzwań związanych z infrastrukturą, zacznę od tego, iż przypomnę, że obok często dyskutowanych spraw związanych z infrastrukturą kolejową i wszystkim, co się z nią bezpośrednio łączy, resort przykłada obecnie bardzo duże znaczenie do kwestii ustabilizowania warunków, w jakich odbywa się utrzymanie infrastruktury, w tym także do stabilizacji finansowania koniecznych działań. Oczekiwany efekt w przypadku przewoźników towarowych w równym stopniu zależy od utrzymania istniejącej infrastruktury, jak i od podejmowanych działań modernizacyjnych.

Ponadto warto zauważyć, że działania w sferze infrastruktury są niezwykle istotne z punktu widzenia optymalizacji oczekiwanych efektów. W przypadku kolei odnosi się to m. in. do właściwej regulacji rozkładu jazdy pociągów pasażerskich, czy też przydziału konkretnych tras, szczególnie w czasie, kiedy trwają intensywne prace modernizacyjne i utrzymaniowe sieci kolejowej. Takie kompleksowe podejście nigdy dotąd nie miało miejsca.

Wskazując na wagę problemu związanego z utrzymaniem infrastruktury, można przytoczyć kilka konkretnych liczb. Wstępne prace podjęte przez poprzedni rząd, w ograniczonym zakresie dotyczącym tylko kwestii związanych z odpowiedzialnością PKP PLK, pozwoliły na oszacowanie środków niezbędnych w okresie ośmioletnim na poziomie ok. 47 mld złotych i to przy założeniu, że wiele odcinków będzie utrzymywanych w taki sposób, że prędkość będzie sprowadzana do prędkości równej zeru, a szereg odcinków będzie wyłączanych z eksploatacji. Mimo takich minimalistycznych założeń, jak widać, kwoty są niezwykle poważne.

Obecnie resort pracuje nad planem utrzymania, który przewiduje również działania na sieciach zarządzanych przez innych zarządców niż PKP PLK. Uważamy, że jest to istotne z punktu widzenia rozwojowych potrzeb gospodarki i dlatego inwestycja jest opłacalna. Zostało poza tym przyjęte założenie, że sieć kolejowa w Polsce nie ma się „zwijać", a wręcz przeciwnie, będzie się rozwijać. Wobec tego, obecnie szacuje się koszty realizacji tego typu programu, wdrażanego przy podanych założeniach. Ich wielkość nie jest jeszcze znana. W tej chwili zostało zakończone działanie dotyczące całej sieci kolejowej w Polsce polegające na kategoryzacji odcinków pod kątem aktualnie istniejącego stanu oraz zakładanych efektów ruchowych w oparciu o oczekiwania zgłaszane przez przewoźników pasażerskich, a przede wszystkim przez przewoźników towarowych. W tej chwili szacowana jest ekonomiczna strona koniecznych do przeprowadzenia prac pozwalających na uzyskanie określonego poziomu utrzymania sieci. Jest to bardzo ważny proces prowadzony przy współudziale interesariuszy. Prace w tym zakresie będą wykonane najszybciej, jak to jest możliwe.

Jeśli jesteśmy w obszarze infrastruktury, to chciałbym również zasygnalizować, że staramy się nadać nowej dynamiki sprawie rozwiązania kwestii dworców kolejowych. Dotychczasowe przepisy nie dają bardzo jasnych wytycznych w tej materii. Aktualnie zmierzamy w kierunku, który zakłada wyciągnięcie w pełnym zakresie wniosków z systematycznych analiz związanych z tzw. planem transportowym, który był załącznikiem do zarządzenia do ustawy o publicznym transporcie zbiorowym. Te prace są bardzo zaawansowane. Traktujemy plan jako zobiektywizowaną podstawę metodyczną do podejmowania decyzji i będziemy planowali w tym zakresie działania związane

z przekazaniem niektórych obiektów samorządom, nie wyłączając przy tym ich funkcji kolejowych. Chcemy podzielić się z samorządami istniejącymi obiektami, czy to przy okazji ich modernizacji, jak również przy zagwarantowaniu ich funkcji związanych z obsługą pasażerów od strony kolejowej. Myślimy też oczywiście o projekcie, który się pojawił, czyli tzw. dworców systemowych. W tym przypadku chodzi o nowe inwestycje infrastrukturalne.

Chcę państwu powiedzieć, że wszystkie rozważania, o jakich mówiłem, są prowadzone na tle poszukiwania rozwiązania związanego z rozładowaniem krytycznego problemu w obszarze wydatkowania środków unijnych. Wspominał o tym na początku pan minister Adamczyk. Chodzi o obserwowalną nierównomierność w planie wydatkowania środków finansowych, którą zafundowali nam nasi poprzednicy. Moim zdaniem, jest ona absolutnie nie do zaakceptowania. Przy źle przygotowanych projektach pozostawionych przez poprzedników, co teraz widać, poniżej sporządzonych planów finansowych, kiedy widać wyraźnie, że plan był niewiarygodny, a już jest opóźniony, nasi poprzednicy nie przewidzieli w latach 2018-2019 spiętrzenia inwestycji na poziomie 18-19 mld złotych w skali roku. Tego się nie da zrobić. Sieć nie wytrzyma. Nie ma mowy. Najgorsze, że nie da się tej katastrofy rozładować wprost. Będziemy musieli w tym celu użyć wielu różnych działań, także poprzez podejmowanie różnych inwestycji związanych z tzw. infrastrukturą punktową związaną z kolejami. Pierwszy przykład z brzegu: dworce kolejowe. Nie wyróżniam go specjalnie, ale wspominam o nim niejako wyprzedzająco, przy okazji poruszenia tego aspektu. Mówię o tym wszystkim, abyście państwo wyobrazili sobie jakiej strategii, wyznaczenia jakiego kierunku działania i jakich narzędzi potrzebujemy, w jak trudnym punkcie startu się znajdujemy. Oczywiście, kwestia dworców kolejowych zależy od przyjętego modelu finansowania. Ta rzecz jest do dziś nierozstrzygnięta. Różne modele wchodzą w grę. Mam nadzieję, że w stosunkowo niedługim czasie będziemy w stanie przedstawić więcej szczegółów na ten temat.

W tej chwili pozwolę sobie przejść do omówienia zagadnień związanych z przewozami pasażerskimi. Mówiłem już o działaniu na rzecz poprawienia ich atrakcyjności i o konieczności zdefiniowania pewnych wymiernych wskaźników tej atrakcyjności. W kontekście przewozów pasażerskich ważna jest również optymalizacja działań w tym zakresie. Istotna jest kwestia braku odpowiednich środków na zapewnienie takiego poziomu atrakcyjności przewozów pasażerskich, jaki jest społecznie oczekiwany. Myślę, że jest to problem dobrze znany Wysokiej Komisji. Myślę, jednak, że dziś jest dobra okazja ku temu, aby przybliżyć państwu rzeczywistą skalę tego deficytu. Dotknęliśmy tych problemów pośrednio, a dziś chcę o tym powiedzieć wyraźnie, w związku z rocznym rozkładem jazdy, który został wprowadzony w grudniu ubiegłego roku. Wszyscy mamy do niego wiele uwag, zwłaszcza osoby, które nie są jego autorami. Mam na myśli przede wszystkim klientów kolei, ale również tych, którzy muszą obecnie uzupełniać niedoskonałości rozkładu jazdy.

Problem leży w tym, proszę państwa, że niedoskonały rozkład jazdy generuje planowany deficyt rzędu 200 mln złotych w tym roku. Ten fakt stawia nas wszystkich w trudnej sytuacji, zarówno rząd, jak i parlament, który poprzez budżet wpływa na stan gospodarki, a kształt budżetu zafundowała nam historia. Stwierdzenie, że to wina historii jest chyba jednak zbyt ogólne. Przede wszystkim obecna sytuacja ma bardzo ścisły związek z tym, co się dzieje w Intercity.

Wysoka Komisja, panie posłanki i panowie posłowie, możecie być zaskoczeni ostatnimi decyzjami kierownictwa PKP Intercity. Od razu powiem, że zaskoczyły one także nas w resorcie infrastruktury. Wydaje mi się jednak, że jeśli porównamy wyniki, bardzo optymistyczne, prezentowane na zewnątrz, jeśli chodzi o powrót pasażerów do kolei, z tym co ma miejsce faktycznie, zderzymy się z efektem, który odczytamy z danych finansowych. Na wczorajszym posiedzeniu przytaczałem Wysokiej Komisji tylko jedną kwotę, 29 mln złotych niezaudytowanej straty, ale nie jest to ta liczba, która obrazowałaby skalę problemu. Skala problemu to 200 mln złotych. Jest ona w znacznym stopniu wygenerowana poprzez system prawny, jaki funkcjonuje w PKP Intercity, zwłaszcza jeśli chodzi o umowy dotyczące konsekwencji zakupu Pendolino. Oprócz kwestii finansowych chodzi również o kwestie związane z tą częścią umowy, która określa, jakie przewozy

mogą być realizowane przy pomocy zakupionego taboru z poszczególnych źródeł finansowania. Można stwierdzić, że było chyba zbyt wiele optymizmu w ogłaszaniu końcowego sukcesu. Zarząd mógł się nim chwalić, ale tylko do momentu, w którym ktoś odkrył popełnione błędy. W ostatnim czasie wzrosła aktywność rady nadzorczej PKP Intercity oraz Walnego Zgromadzenia i śmiem twierdzić, że członkowie zarządu nie potrafiąc odpowiedzieć na wyzwania, o których mówiłem, podjęli decyzję o rezygnacji z pracy.

Otrzymuję sygnał, aby zbliżać się do końca wystąpienia. Postaram się zatem w telegraficznym skrócie przedstawić pozostałe sprawy. Jeśli chodzi jeszcze o przewozy pasażerskie, to bardzo ważną kwestią jest ostatnia informacja dotycząca stanu Przewozów Regionalnych. Chodzi o problem pomocy publicznej. Prowadzone w tej chwili analizy wskazują na krytyczne trudności w przeprowadzeniu planu restrukturyzacji przedsiębiorstwa. Mam na myśli plan zaproponowany w minionym roku. Trudność występują zarówno od strony formalnej, jak i od strony faktycznej. Bardzo krytyczna jest także ocena tego, w jaki sposób plan restrukturyzacji miałby służyć oczekiwanemu docelowemu kształtowi przewozów pasażerskich w Polsce. Musimy się liczyć w tym obszarze z różnymi bardzo dramatycznymi i radykalnymi decyzjami. Być może, w związku z posiadanymi przez Ministerstwo Infrastruktury informacjami, czeka nas bardzo trudna szeroka społeczna i polityczna dyskusja o potrzebie powołania nowego podmiotu, który będzie przygotowany jako nowy integrator rynku, a jednocześnie będzie podmiotem z wystarczającym potencjałem do wygaszania różnych kryzysowych zjawisk, które w tym obszarze mogą wystąpić. To wszystko, co chciałem państwu dzisiaj przekazać, jeśli chodzi o transport pasażerski.

Jeżeli chodzi o przewozy towarowe, naprawdę bardzo skracając to, co planowałem powiedzieć, chcę zwrócić państwa uwagę na pokazane na slajdzie hasła dotyczące programu bocznicowego. Naszym zdaniem, jest to kwestia, którą należy pilnie podjąć i przygotować plan działania. Wdrożenie takiego programu powinno przynieść efekty w bardzo krótkim czasie dla inwestycji kolejowych, które zostały już zrealizowane i które będą zrealizowane. Z naszej diagnozy wynika, że przy prowadzeniu prac modernizacyjnych przy okazji poodcinano klientów kolei od tejże kolei. Ta uwaga dotyczy bocznic, różnych mijanek itd. W sumie wydawać by się mogło, że chodzi o drobną infrastrukturę kolejową, ale znakomicie wpływa ona na atrakcyjność i efektywność wykorzystania połączeń kolejowych.

W przypadku przewozów towarowych ważną rzeczą jest także systematyczna i spójna polityka odnośnie centrów logistycznych i punktów przeładunkowych. W tych obszarach jest nadal wiele do zrobienia, ale zaczynamy intensywnie nad tymi zagadnieniami pracować w ramach naszych kompetencji. Z pewnością podejmiemy systematyczne działania zmierzające ku poprawie sytuacji. Chcę wyraźnie powiedzieć, że sukces przewozów towarowych w bardzo wielkim stopniu zależy od polityki w układzie międzygałęziowym i od wyrównania warunków dostępu do infrastruktury kolejowej. W tym przypadku nie chodzi tylko o kwestie czysto finansowe, ale konieczny jest cały wachlarz działań podejmowanych w innych obszarach.

Myślę, że warto jeszcze powiedzieć o najważniejszych wyzwaniach w obszarze kolejowym. Mamy w tym zakresie projekt ustawy o transporcie kolejowym. Jest to de facto ustawa implementująca postanowienia Dyrektywy 34 z 2012 r. o utworzeniu jednolitego europejskiego obszaru kolejowego. Jest to ustawa konstytutywna dla kolei, a co za tym idzie stanowi ona wielkie wyzwanie.

Wielkim bieżącym wyzwaniem jest natomiast organizacja Światowych Dni Młodzieży. Na kolei spoczywa ciężar obsługi transportowej tego wielkiego wydarzenia.

Z koleją wiążą się także bardzo ważne kwestie dotyczące zagadnień dialogu społecznego, do którego tak wielkie znaczenie przykłada zarówno pan prezydent, jak i rząd naszego kraju. W tym miejscu należy powiedzieć o zespole trójstronnym, który zebrał się już na posiedzeniu plenarnym, a w tej chwili trwają intensywne prace w prezydium, które przygotowuje dalsze etapy prac tego zespołu. Chcę zasygnalizować, że z pracą tego zespołu wiążemy wielkie nadzieje. Dlatego zespół nie będzie pracował od sesji plenarnej do sesji plenarnej organizowanych raz na pół roku, ale na bieżąco będą pracowały grupy robocze, a prace w nich będą bardzo intensywne. Myślę, że da to oczekiwany, pozytywny efekt.

W obszarze kolejowym, w zakresie który mnie bezpośredni dotyczy, bardzo mocno, we współpracy z Ministerstwem Rozwoju, pracujemy nad optymalizacją systemu wdrażania funduszy unijnych. Chodzi o to, że do tej pory dwa resorty były połączone, a bezpośrednio z głównymi beneficjentami komunikowały się komórki odpowiedzialne za formalną stronę wydatkowanych środków. Myślę, że również w tym tkwi przyczyna opóźnień i aktualnego stanu w sferze przygotowania nowej perspektywy finansowej. Wobec tego, postulatem dość oczywistym, a jednocześnie zadaniem, którego się podjęliśmy jest to, aby minister właściwy do spraw transportu, który nie jest dostrzegany w tym systemie jak dotąd, znalazł się w nim w sposób optymalny, taki jaki zostanie zaakceptowany przez kierownictwa Ministerstwa Infrastruktury i Ministerstwa Rozwoju. Nie jest to bagatelne zadanie. Mam na myśli optymalizację. Staramy się aktywizować działania, zwłaszcza że wreszcie uwzględniamy potencjał, którym dysponujemy.

Nie wiem, panie przewodniczący, czy mam jeszcze czas? Jeśli nie, to na tym zakończę moje wystąpienie. Dziękuję za uwagę.

Minister infrastruktury i budownictwa Andrzej Adamczyk:

Dziękuję, panie ministrze. O zabranie głosu proszę ministra Jerzego Szmita, odpowiadającego w resorcie za drogi i transport drogowy oraz porty lotnicze. Bardzo proszę, panie ministrze.

Sekretarz stanu w MIB Jerzy Szmit:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, panie ministrze, szanowni państwo, przede wszystkim chciałbym państwa przeprosić za spóźnienie. Wynika ono z faktu, że uczestniczyłem w posiedzeniu Komitetu Stałego Rady Ministrów. Wykonywałem swoje obowiązki, ale teraz chciałbym przejść do zreferowania zagadnień, za które bezpośrednio odpowiadam w resorcie infrastruktury.

Szanowni państwo, w tej chwili odpowiadam za funkcjonowanie trzech departamentów Ministerstwa Infrastruktury. Są to: Departament Dróg Publicznych, Departament Lotnictwa i Departament Transportu Drogowego. Jeśli chodzi o budownictwo drogowe, to do głównych celów w tym obszarze należy budowa nowych dróg, spójność komunikacyjna, poprawa stanu istniejących dróg i dbałość o bezpieczeństwo.

Na pokazywanym slajdzie widzicie państwo aktualny stan sieci dróg krajowych i ekspresowych na terenie Polski. Nie będziemy się w tej chwili przy nim dłużej zatrzymywać.

Szanowni państwo, aby ten stan zmienić, bo oczywiście stan polskich dróg nie jest satysfakcjonujący, poprzedni rząd przyjął Program budowy dróg krajowych na lata 2014-2023. Jeśli chodzi o wartość zadań przewidzianych w tym programie, to opiewa ona na kwotę blisko 200 mld złotych, natomiast w planie finansowym znalazła się kwota 107 mld złotych i na tym polega główny problem, jaki mamy z wykonaniem planu, tzn. brakuje ok. 90 mld złotych, aby móc zapewnić finansowanie przyjętego programu.

Co robimy, aby ten plan był w ogóle realny do wykonania i żeby można go zrealizować, a także, aby można realizować inne zdania, które również stoją przed nami? Jeśli spojrzymy na kolejną mapkę, to wyraźnie widać, że pomimo iż faktycznie sporo się zmieniło w porównaniu z mapą widzianą uprzednio, to jeszcze jest i tak sporo miejsc w naszym kraju, w których brakuje dróg ekspresowych. Szczególnie pod tym względem uderza sytuacja w Polsce Północnej, tzn. na terenach północno-wschodnich i północno -zachodnich naszego kraju.

Aby jednak mimo wszystko zrealizować przyjęte plany Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa powołało do życia grupy robocze, których głównym celem jest wypracowanie standardów i znalezienie rozwiązań, które pozwolą obniżyć koszty budowy dróg w Polsce. Na tym polega główny, jednoznacznie i prosto określony cel: obniżenie kosztów budowy dróg w Polsce. Oczywiście, towarzyszy temu założenie, ze zachowane zostaną odpowiednie standardy i normy techniczne, czyli warunki pozwalające na to, że nasze drogi będą bezpieczne i wygodne. Slajd pokazuje zestawienie zespołów roboczych, które już pracują. 4 kwietnia bieżącego roku zapraszam wszystkich państwa na konferencję, w trakcie której przedstawimy pierwsze podsumowanie efektów dotychczasowych prac.

Szczególnie proszę zwrócić uwagę na to, co jest zapisane czerwoną czcionką. Mam na myśli Forum Kontaktowe. Ma ono nam pozwolić uniknąć sytuacji, jakie miały miejsce

w latach 2012, 2013 i 2014, kiedy to ludzie wychodzili protestować na ulice w efekcie masowych bankructw firm budowlanych. Zachwiały one losem wielu tysięcy Polaków. Zakładamy, że teraz będzie inaczej. Chcemy, aby Forum stało się miejscem stałego dialogu pomiędzy branżą budowlaną a Generalną Dyrekcją Dróg Krajowych i Autostrad oraz przedstawicielami Ministerstwa Infrastruktury.

Jeśli chodzi o najbardziej strategiczne założenia, jakie sobie określiliśmy, to należy do nich zbudowanie międzynarodowych korytarzy północ-południe. Jak już wspominano, kilka dni temu na tej sali odbyła się konferencja Via Carpatia z udziałem przedstawicieli ośmiu krajów leżących na tym szlaku, poczynając od Litwy na północy do Bułgarii i Turcji na południu. Podpisane zostało porozumienie, które potwierdziło wcześniejsze ustalenia z Łańcuta z 2007 r. Kraje wyraziły dobrą wolę i chęć realizacji szlaku komunikacyjnego, który schematycznie widzicie państwo odwzorowany na wyświetlanym slajdzie.

Szanowni państwo, oprócz wielkiego Programu budowy dróg krajowych mamy jeszcze w planie realizację trzech innych programów uzupełniających, które funkcjonują w obszarze budownictwa drogowego w naszym kraju i dotyczą one przede wszystkim dróg krajowych, ale także dróg administrowanych przez samorządy. I tak, Program likwidacji miejsc niebezpiecznych ma budżet na poziomie od 300 do 600 mln złotych. W tym roku planujemy, że wyniesie on ponad 300 mln złotych. Jest to pierwszy rok funkcjonowania tego programu. Program został zaprojektowany przez naszych poprzedników i chwała im za to, bo jest to bardzo dobry pomysł. Pieniądze, które będą stanowiły budżet tego programu mają być wygospodarowane w wyniku mniejszych kosztów, jakie zostaną uzyskane w wyniku przetargów na budowę dróg i szlaków komunikacyjnych. Zachęcam państwa, abyście namawiali samorządy do korzystania ze środków tego funduszu.

Drugi fundusz stanowi Rezerwa Subwencji Ogólnej. W sumie jest to kwota prawie 336 mln złotych w tym roku. Nie będę tego programu omawiał szczegółowo. Powiem jedynie, że obejmuje on drogi wojewódzkie, powiatowe i leżące w miastach na prawach powiatu. Te środki są przeznaczone na fundusze mostowe, ale również na likwidację tzw. wąskich gardeł, które czasami bardzo utrudniają życie mieszkańcom oraz są przeszkodą w sprawnym funkcjonowaniu transportu.

I wreszcie ostatni program, który dotyczy rozwoju gminnej i powiatowej struktury drogowej. Na ten cel, na realizację tego programu na przestrzeni czterech lat, od 2016 r. do roku 2019, są przewidziane 4 mld złotych. Obejmuje on modernizację i naprawę dróg powiatowych i gminnych. Realizacja programu zależy od skali zgłaszanych do niego wniosków.

Kilka zdań na temat następnych, również bardzo ważnych działań, które stoją przed nami. W listopadzie 2018 r. kończy się umowa operatora systemu viaTOLL, który steruje elektronicznym poborem opłat drogowych. W tym roku musimy podjąć decyzję, w jaki sposób będzie w przyszłość realizowany pobór opłat. Rozstrzygnięcie tej kwestii jest jeszcze przed nami.

Poza tym, odcinki koncesyjne. Na autostradzie A1, A2 i A4 mamy odcinki, które są zarządzane przez koncesjonariuszy. Współpraca pomiędzy Generalną Dyrekcją Dróg Krajowych i Autostrad, Ministerstwem Infrastruktury i koncesjonariuszami układa się bardzo różnie. Nie będę tych spraw teraz szerzej omawiał. Na ekranie są pokazane główne problemy, jakie pojawiają się, kiedy zajmujemy się konkretnymi przypadkami, które zdarzają się w rzeczywistości.

Jeżeli chodzi o sprawy dotyczące lotnictwa, to na wyświetlanym slajdzie widać przykłady konkretnych działań, jakie w tym zakresie podejmujemy, czyli konferencje, spotkania oraz działania bieżące podejmowane w ramach Ministerstwa Infrastruktury.

Następny slajd pokazuje z kolei dwa bardzo poważne zakresy naszej działalności w wymiarze międzynarodowym. Pierwsza sprawa to wspólny obszar lotniczy z Litwą. Zaczął on funkcjonować przed dwoma laty, a teraz projekt znajduje się w trakcie przeglądu. Spotykamy się z Litwinami. Jeśli będą pytania na ten temat, to na nie odpowiemy. Przypominam tylko, że o sprawie dyskutowaliśmy w trakcie obrad Komisji Infrastruktury w poprzedniej kadencji Sejmu.

Jeśli chodzi o lotnictwo, to chciałbym podkreślić, szczególnie zaakcentować, dwie sprawy. Po pierwsze, konieczność regulacji w zakresie latających systemów bezzałogowych. Temu zagadnieniu będziemy poświęcali bardzo dużo uwagi, ponieważ przemysł w tym zakresie bardzo dynamicznie się rozwija i wyraźnie pojawia się silna potrzeba wprowadzenie regulacji prawnych. Mamy przeciwstawne racje zainteresowanych stron i rzecz wymaga pogłębionej dyskusji. Myślę, że również na forum Komisji Infrastruktury.

Departament Lotnictwa Ministerstwa Infrastruktury sprawuje nadzór nad Polską Agencją Żeglugi Powietrznej, nad Urzędem Lotnictwa Cywilnego i nad Przedsiębiorstwem Państwowym „Porty Lotnicze". To są podstawowe jednostki naszego zainteresowania.

Trzeci nadzorowany przeze mnie departament, czyli Departament Transportu Drogowego, obejmuje swoimi kompetencjami m.in. zakres prac w obszarze praw jazdy. Musimy zastanowić się nad kształtem systemu szkolenia i egzaminowania w tej dziedzinie. Bardzo liczne uwagi na ten temat docierają do nas ze środowiska kierowców i kursantów. Zajmiemy się tymi problemami. Jeśli chodzi o Inspekcję Transportu Drogowego, to należy zauważyć dwie sprawy. Po pierwsze, co dalej w ogóle z funkcjonowaniem instytucji, w jakim kształcie i w jakim zakresie ma działać. Trwa dyskusja na ten temat, są już przygotowane projekty odpowiednich ustaw. Z pewnością znajdą się one na forum sejmowej Komisji Infrastruktury.

W obszarze transportu międzynarodowego na plan pierwszy wysuwają się działania związane z naszymi relacjami z Federacją Rosyjską w zakresie wykonywania przewozów drogowych z Polski do Federacji Rosyjskiej, a właściwie pomiędzy Europą i Federacją Rosyjską. Jeśli będzie potrzeba, to w części dyskusyjnej uzupełnię moją wypowiedź na ten temat.

Wracając jeszcze do Inspekcji Transportu Drogowego powiem, że przed nami jest jeszcze utworzenie krajowego elektronicznego rejestru przedsiębiorstw transportu drogowego. To bardzo ważne działanie, ponieważ pozwoli ono znacznie lepiej nadzorować transport i likwidować nieuczciwą konkurencję. Planujemy także usprawnić system badań technicznych w Polsce. W tym zakresie mamy do implementacji jedną dyrektywę. Czekają nas z pewnością głębokie dyskusje z branżą na temat potrzeby wprowadzenia dość istotnych zmian.

W obszarze ruchu drogowego istnieje wiele spraw, w przypadku których musimy reagować na bieżąco. W zakres transportu wchodzą także zagadnienia związane z podróżami służbowymi kierowców oraz zagadnienia dotyczące pracowników delegowanych. Istnieje dyrektywa Komisji Europejskiej. Powinniśmy ją implementować, ale będziemy mieć z tym duży problem, ponieważ zależy nam, aby w wyniku implementacji dyrektywy nie ucierpiał polski transport. Na zakończenie powiem jeszcze, że na bieżąco wykonujemy także wszystkie zadania z zakresu rejestracji pojazdów. To wszystko z mojej strony. Bardzo państwu dziękuję za uwagę.

Minister infrastruktury i budownictwa Andrzej Adamczyk:

Dziękuję bardzo, panie ministrze.

Poseł Stanisław Żmijan (PO):

Przepraszam, czy pan minister Szmit mógłby nam przedstawić swoich współpracowników?

Minister infrastruktury i budownictwa Andrzej Adamczyk:

Panie ministrze, jest prośba o przedstawienie współpracowników.

Sekretarz stanu w MIB Jerzy Szmit:

Bardzo przepraszam za to uchybienie. Jest dziś z nami pan dyrektor Departamentu Dróg Publicznych, jest także pan Jacek Bojarowicz, pełniący obowiązki generalnego dyrektora Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, oraz pan Mariusz Szpakowski, naczelny dyrektor Przedsiębiorstwa Państwowego „Porty Lotnicze". To moi najważniejsi współpracownicy.

Minister infrastruktury i budownictwa Andrzej Adamczyk:

Dziękuję, panie ministrze. O zabranie głosu proszę ministra Kazimierza Smolińskiego, sekretarza stanu w resorcie infrastruktury i budownictwa. Pan minister przedstawi planowane działania w zakresie posiadanych kompetencji. Bardzo proszę, panie ministrze.

Sekretarz stanu w MIB Kazimierz Smoliński:

Dziękuję, panie ministrze. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, nadzoruję pięć departamentów. Departament Mieszkalnictwa, jest z nami pan dyrektor Stanisław Kudroń, Departament Gospodarki Nieruchomościami, którym kieruje pani dyrektor Małgorzata Kutyła, dyrektor Maciej Świtkowski stoi na czele Departamentu Poczty. Nadzoruję także prace Departamentu Budżetu, dyrektor pani Ewa Szczepańska i Departamentu Prawnego, pracami którego kieruje pani Anna Kubik. To dyrektorzy departamentów. Oprócz tego, współpracuję ściśle z Pocztą Polską, której prezesem jest pan Marek Chibowski. Miał być dziś obecny, ale go nie dostrzegam na sali.

Jeżeli chodzi o politykę w zakresie mieszkalnictwa i gospodarki nieruchomościami, to należy powiedzieć, że Polska dość słabo wygląda pod kątem ilości mieszkań na wynajem. W Europie tylko Węgrzy wyprzedzają nas we wskaźnikach, jeśli chodzi o ilość mieszkań będących własnością obywateli. W Polsce wskaźnik własności wynosi ponad 83%. Przed rządem stanęło poważne wyzwanie, aby przeorientować kierunki polityki mieszkaniowej, jeśli chodzi o przeznaczenie środków publicznych. Konsekwencją takiej sytuacji będzie rozwijanie rynku mieszkań na wynajem. Zamierzamy wprowadzić rozwiązania wspierające równe formy prowadzenia działalności na tego typu rynku mieszkaniowym, zapewnić dobre prawo i stabilne finansowanie.

Mieszkania na wynajem są dla nas priorytetem. Jak powiedziałem, ponad 83% mieszkań to własność obywateli, a tylko 10-12% stanowią mieszkania wynajmowane na zasadach najmu społecznego, czyli TBS, budownictwo komunalne i spółdzielnie mieszkaniowe. Zaledwie 4-5% to mieszkania na wynajem oferowane na komercyjnym rynku, które z reguły są wynajmowane w tzw. szarej strefie i bardzo niewielka ich część zostaje zgłoszona do formalnego wynajmu. Praktycznie, w Polsce nie ma instytucji lub właścicieli mieszkań, którzy budowaliby lokale z przeznaczeniem na wynajem i faktycznie zajmowali się później ich wynajmowaniem. Najem okazjonalny, który został stworzony, również praktycznie nie funkcjonuje. Należy przeprowadzić dokładne analizy, które odpowiedzą na pytanie, dlaczego nie udaje się wynajmować tych mieszkań w systemie najmu okazjonalnego. Prawdopodobnie ryzyko wynajmu sprawiają, że jest on najczęściej prowadzony w szarej strefie, i dlatego brakuje w Polsce budujących, którzy chcieliby wynajmować mieszkania w systemie komercyjnym.

W krajach wysokorozwiniętych ten system wygląda inaczej. Na przykład w Niemczech, Austrii lub Danii ok. 50% zasobów mieszkaniowych stanowi własność obywateli. W Holandii, Szwecji, Wielkiej Brytanii i we Francji jest to ok. 40%. Na Węgrzech jest to aż 90%, w Polsce ok. 83%. Równie wysoki jest ten wskaźnik w Rumunii, ale np. w Czechach i na Słowacji wskaźnik mieszkań na wynajem jest znacznie bardziej korzystny niż u nas.

Chcemy, aby mieszkania dostępne w ramach programu mieszkaniowego uwzględniały różne formy organizacyjno-prawne. Mam na myśli zarówno społeczne budownictwo czynszowe, spółdzielnie mieszkaniowe, budownictwo komunalne oraz, o czym mówiłem, mieszkania czynszowe. Nasz plan przewiduje budowę na gruntach Skarbu Państwa. Obecnie znajdujemy się na etapie diagnozowania gruntów Skarbu Państwa, ponieważ nie istnieje ewidencja, która pokazałaby nam, ile tych gruntów może podlegać zabudowie mieszkaniowej. W tej chwili zbieramy na ten temat informacje z całej Polski.

Przewidujemy dwa schematy realizacyjne inwestycji, tzn. mieszkania na wynajem oraz mieszkania z opcją dojścia do własności. Ta druga koncepcja to opcja sprzedaży na raty, ale tak zorganizowana, że kupujący nie będzie musiał się zadłużać w banku. Nie będzie on musiał brać kredytu, a i tak stanie się w pewnym momencie właścicielem, tyle ze będzie wolny od zobowiązań wobec banku. Będzie to opcja przewidująca częściowy wykup mieszkań od właściciela, bez względu na to, czy właścicielem będzie Skarb Państwa, gmina, czy też osoba prywatna. Każda z tych form będzie wchodzić w grę.

Szanowni państwo, planujemy wprowadzenie nowych regulacji mieszkaniowych, zarówno na rynku najmu, jak i w spółdzielniach mieszkaniowych. Zamienimy prawo współużytkowania wieczystego w prawo współwłasności gruntów zabudowanych budynkami wielolokalowymi. Współużytkowanie wieczyste powoduje bowiem wiele problemów na rynku i dlatego zamierzamy doprowadzić do uwłaszczenia, czyli zmiany na współwłasność. Użytkowanie wieczyste, jako takie, oczywiście pozostanie, ale przy współużytko-

waniu obserwujemy wiele problemów i dlatego planujemy, aby nie było w przyszłości współużytkowania, tylko od razu powinno ono przejść we współwłasność.

Naszym zamiarem jest również usprawnienie procesu inwestycyjno-budowlanego. Więcej na ten temat, o nowym Kodeksie urbanistyczno-budowlanym, opowie państwu minister Żuchowski. Jeżeli chodzi o finanse, będziemy zmierzać w kierunku wprowadzenia wieloletniego planowania w sferze budownictwa mieszkaniowego, docelowo powstaną w tym obszarze nowe instytucje oraz zostaną wypracowane rozwiązania wspierające systematyczne oszczędzanie na cele mieszkaniowe. Planujemy stworzenie długoterminowych źródeł finansowania w postaci kas lub towarzystw oszczędnościowo-budowlanych. Wzorujemy się w tych działaniach na wielu krajach europejskich, w których takie kasy z powodzeniem funkcjonują. Chcemy sprawić, że będą one również powstawały w naszym kraju. Równolegle będziemy nadal wykorzystywać rozwiązania już istniejące, czyli Mieszkanie dla Młodych i Rodzina na swoim.

Plany legislacyjne to przede wszystkim nowelizacja ustawy o gospodarce nieruchomościami oraz przekształceniu lokali użytkowania wieczystego, realizacja zaleceń Komisji Europejskiej dotyczących wyeliminowania pomocy publicznej przy przekształceniu prawa użytkowania wieczystego w prawo własności na rzecz przedsiębiorców. Mamy dość poważny problem z Komisja Europejską, która stoi na stanowisku, że przekształcenie prawa użytkowania wieczystego na rzecz przedsiębiorców, jeśli nie zostaną zastosowane ceny rynkowe, powinno być traktowane jako pomoc publiczna. My natomiast chcemy, aby przynajmniej pierwsza opłata, jaka musi być wniesiona przez przedsiębiorcę, dała się odliczyć. Komisja Europejska upiera się, że przekształcenie powinno zostać dokonane w cenach rynkowych. Dyskusję z Komisją Europejską prowadzimy w tej kwestii na bieżąco i mam nadzieję, że uda nam się wypracować ostatecznie schemat działania, który pozwoli na uwzględnienie pierwszej opłaty. O współużytkowaniu wieczystym gruntów już mówiłem, podobnie jak wspominałem o nowelizacji ustawy o gospodarce nieruchomościami. W tym ostatnim przypadku chodzi szczególnie o zdefiniowanie działalności pośrednictwa w nieruchomościach, zarządzania nieruchomościami oraz doprecyzowanie przepisów budzących wątpliwości interpretacyjne organów stosujących prawo oraz sygnalizowanych przez rzecznika praw obywatelskich. Ostatnio mamy na przykład kłopot z ogródkami mieszkaniowymi, ale o nim powiem za chwilę. Jeśli chodzi o legislację, to planujemy również znowelizować ustawę o spółdzielniach mieszkaniowych w zakresie wypełnienie zobowiązań nałożonych przez Trybunał Konstytucyjny. Jeżeli zostanie uchwalone nowe prawo spółdzielcze, wówczas, takie jest zamierzenie, chcemy stworzyć nową ustawę o spółdzielniach mieszkaniowych. W tej chwili zostanie jedynie przeprowadzona nowelizacja tej ustawy, zgodnie z orzeczeniem Trybunału Konstytucyjnego.

Planujemy także znowelizowanie ustawy o finansowym wsparciu tworzenia lokali socjalnych, mieszkań chronionych, noclegowni i domów dla bezdomnych. W tym przypadku chodzi o dostosowanie zasad do zmian wprowadzonych w ustawie o ochronie lokatorów, o zwiększenie skuteczności realizowanych programów i uwzględnienie wniosków płynących z realizacji tych programów. Przewidujemy także nowelizację ustawy o niektórych formach popierania budownictwa mieszkaniowego w oparciu o ocenę i realizację programu finansowanego przez Bank Gospodarstwa Krajowego. Zależy nam na zwiększeniu skuteczności wsparcia społecznego budownictwa czynszowego. W ramach programu budowy mieszkań planujemy polowanie do życia funduszu mieszkaniowego Będzie to operator państwowy, który zajmie się realizacją inwestycji w budownictwo czynszowe stawiane na gruntach Skarbu Państwa, a także na gruntach gminnych. W tym ostatnim przypadku zakładamy ścisłą współpracę z samorządami. Wiadomo, że wiele samorządów jest zadłużonych i nie mogą pozyskiwać wsparcia finansowego na rynku. Niektóre z samorządów zaciągają zobowiązania w firmach pożyczkowych, bo żaden bank nie chce udzielić im kredytu. Są to powszechnie znane przypadki. Sytuacja tych samorządów jest dramatyczna i my chcemy im pomóc, aby mogły budować mieszkania na wynajem.

Jeśli chodzi o Pocztę Polską i szerzej o rynek pocztowy, to w tym obszarze chcielibyśmy sprawić, że Poczta Polska stanie się operatorem narodowym. Zgodnie z wygranym przez Pocztę przetargiem, ma ona stać się wyznaczonym operatorem. Zamierzamy wdrożyć unijna dyrektywę, która pozwoli nam na niezorganizowanie przetargów na prze-

syłki administracji państwowej i samorządowej, czyli tam, gdzie są wydawane decyzje administracyjne. Kierujemy się w tym przypadku przykładem innych krajów europejskich, w których takiego obowiązku nie ma. Jeżeli wspomnianą dyrektywę wprowadzimy, to naszym zdaniem administracja będzie mogła na tej podstawie zlecać przesyłki dotyczące postępowania administracyjnego Poczcie Polskiej. Wszystkie pozostałe przesyłki, poza tymi ze sfery postępowania administracyjnego, będą mogły oczywiście być nadawane na zasadach wolnego wyboru. Będzie można zlecać tę czynność innym operatorom, ale przesyłki administracyjne, samorządowe i państwowe, w tym oczywiście sądowe i prokuratorskie, będą realizowane bez przetargu. Kierujemy się tutaj przykładem innych państw.

Światowy trend pokazuje, że wolumen przesyłek i listów poleconych zmniejsza się. Polska do 2011 r. była szczególnym przypadkiem. Na świecie wolumen malał, a u nas ilość przesyłek pocztowych ciągle rosła. Począwszy jednak od 2011 r. zaczynamy odnotowywać spadek. Nie jest on może tak znaczący, jak w pozostałych państwach Unii Europejskiej, ale jest na tyle duży, że dla wyznaczonego operatora, którym jest Poczta Polska, stanowi poważne wyzwanie. Poczta musi kompensować braki przychodów z tytułu ubytku ilości przesyłek innymi usługami. Największe wyzwanie stanowi oczywiście rynek paczek, który rozwija się bardzo dynamicznie, a Poczta Polska nie nadąża za tempem jego rozwoju i zdecydowanie co roku traci udział w tym rynku. Moi zdaniem, Poczta ma realne atuty, które pozwalają jej na tym rynku efektywnie konkurować, a nawet zdobywać przewagę nad innymi podmiotami. Na rynku obowiązują naturalnie zasady rynkowe, dlatego tylko operatywność i ceny uczestników rynku określają ich udział w całości biznesu.

Przewaga Poczty Polskiej wiąże się z wielkością przedsiębiorstwa. Poczta posiada ponad 7 tysięcy placówek w całym kraju, ale nie wykorzystuje przewagi, jaką daje jej synergia grupy kapitałowej. Pamiętajmy, że w skład grupy kapitałowej Poczty Polskiej wchodzi bank i towarzystwo ubezpieczeniowe. Poczta do tej pory nie potrafiła wykorzystać przewagi, którą dysponuje. Dochodzi nawet do takich sytuacji, że Poczta Polska zaczyna konkurować na rynku usług finansowych z własnym Bankiem Pocztowym. Jest to absolutnie niedopuszczalne. Mam nadzieję, że w najbliższym czasie tego typu zjawiska skutecznie wyeliminujemy. Celem naszych działań jest wykorzystanie synergii grupy kapitałowej. Chcemy, aby w jednym pomieszczeniu były dostępne tradycyjne usługi pocztowe, bankowe i ubezpieczeniowe oraz e-usługi. Widzimy ogromne pole do działania dla Poczty Polskiej na rynku e-commerce. Poczta posiada w tym zakresie spore doświadczenie, jej płaszczyzna cyfrowa jest dość nowoczesna, ale wciąż nie jest wykorzystywana w należyty sposób.

Nie wiem, czy państwo wiecie, że można sobie np. wydrukować samemu znaczek, nawet z własną podobizną, i z takim znaczkiem wysłać list. Tego rodzaju ciekawostki funkcjonują w praktyce. Informatyzacja usług publicznych w Polsce jest dużym wyzwaniem i myślę, że Poczta Polska może być głównym partnerem administracji w tym obszarze działania. Są godne naśladowania wzory innych krajów w tym zakresie. Zdecydowanym liderem jest w tych sprawach Dania. Administracja państwowa w Danii korzysta z usług elektronicznych przy rozsyłaniu zawiadomień, elektronicznie przekazuje się informacje o zapisach do lekarza, o przyjęciu dziecka do przedszkola itd. Wszystkie informacje wędrują do specjalnych skrzynek elektronicznych. Jest to dla nas wzór, który powinna naśladować Poczta Polska.

Jednolity rynek cyfrowy, jak powiedziałem, jest ogromnym wyzwaniem, ale uważam, że Pocztę Polską stać na to, aby na tym rynku skutecznie konkurować z innymi podmiotami. Przewaga poczty leży w rozbudowanej sieci placówek i centrów, w liczbie pracowników, w posiadanych kompetencjach cyfrowych oraz w bezpieczeństwie obrotu. Aktualnie w Poczcie Polskiej pracuje ponad 70 tysięcy osób. Bezpieczeństwo obrotu daje to, iż pracownicy poczty są zatrudnieni na podstawie umów o pracę, po wcześniejszym zapytaniu o niekaralność itd.

Na zakończenie jedna uwaga. Ostatnio stanęliśmy przed problemem, na który zwrócił uwagę rzecznik praw obywatelskich. Rzecz dotyczy sprawy związanej z ogródkami działkowymi. Okazuje się, że na terenie ogródków działkowych mieszkają w tej chwili tysiące osób. Nie to jednak było dla nas zaskoczeniem. Zaskakująca była informacja,

że prawie tysiąc osób posiada zameldowanie na terenie ogródków działkowych. Gminy zaczęły meldować obywateli na terenach ogródków działkowych. Jest to całkowite niezgodne z obowiązującymi przepisami. Niestety, ale nie przewidujemy zmiany istniejących przepisów, która pozwoliłaby na legalizację tego procederu. Gminy, które meldowały osoby na terenach ogródków działkowych, będą musiały ten problem rozwiązać samodzielnie. Możemy i chcemy gminom pomagać, ale nie będziemy zmieniać przepisów, żeby legalizować tego typu dziwne postępowanie, całkowicie sprzeczne z obowiązującym prawem. Okazuje się, że jest to jednak dość duży problem, z którym będą borykać się gminy i poszczególne ogrody działkowe.

To wszystko z mojej strony. Dziękuję za uwagę.

Minister infrastruktury i budownictwa Andrzej Adamczyk:

Dziękuję panu ministrowi Smolińskiemu. O zabranie głosu proszę pana ministra Tomasza Żuchowskiego, który zreferuje część dotyczącą przepisów regulujących przestrzeń budowlaną.

Panie ministrze, bardzo proszę.

Podsekretarz stanu w MIB Tomasz Żuchowski:

Dziękuję, panie ministrze. Tomasz Żuchowski, podsekretarz stanu. Wysoka Komisjo, panie posłanki i panowie posłowie, panowie ministrowie, zarówno obecnie sprawujący tę funkcję, jak i ci, którzy tę funkcję sprawowali wcześniej, jeśli chodzi o zakres moich kompetencji w resorcie, to obejmują one nadzór nad Departamentem Budownictwa, na czele którego stoi pan dyrektor Szymon Jackowski, Departament Planowania Przestrzennego z panią dyrektor Marią Trepko, Departament Orzeczniczy, czyli wszelkiego rodzaju kwestie odszkodowawcze, dekretowe wywłaszczeniowe itd., którym kieruje dyrektor Rafał Rostkowski i Departament Lokalizacji Inwestycji, którego dyrektorem jest w tej chwili kolega Marcin Wójtowicz. Od razu powiem, że na dzisiejsze posiedzenie Komisji nie zabrałem ze sobą całej personalnej obstawy, ponieważ mamy napięty harmonogram prac i panowie dyrektorzy muszą go realizować.

Jeśli chodzi o urzędy centralne, których działalność jest przez nas nadzorowana, należy wymienić głównego inspektora nadzoru budowlanego. W tej chwili pełniącym obowiązki głównego inspektora jest pan Jacek Szer. Ogłoszony jest konkurs na stanowisko głównego inspektora. Poza tym jest jeszcze Główny Urząd Geodezji i Kartografii. Funkcję głównego geodety kraju sprawuje pan Kazimierz Bujakowski. To tyle tytułem wstępu, jeśli chodzi o kwestie personalne.

Przechodząc do kwestii formalnych, chcę państw poinformować, że aktualnie pracujemy nad kodeksem budowlanym. Oczekuję, że do końca tego roku zostanie przedłożony projekt kodeksu w wypracowanej wewnętrznie formule.

Następna sprawa to szczegółowe kwestie związane z poszczególnymi aspektami przepisów techniczno-wykonawczych. W tym momencie mamy ustawę o rewitalizacji i do niej wydajemy rozporządzenie. Jesteśmy po konsultacjach społecznych. Myślę, że w drugim kwartale tego roku projekt rozporządzenia będzie gotowy. Odrębny aspekt to poukładanie odrębnego programu rewitalizacyjnego.

Następna rzecz to zmniejszenia tzw. bezwładności instytutów. Chodzi o połączenie różnych instytutów. Mam na myśli np. połączenie Instytutu Gospodarki Przestrzennej i Mieszkalnictwa z Instytutem Rozwoju Miast. Sprawy są w toku.

Kolejna kwestia to przepisy techniczno-budowlane. Mam na myśli warunki techniczne usytuowania budynków. Jest to jedno spośród 18 rozporządzeń technicznych. Zajęliśmy się tym obszarem, ponieważ pewne rzeczy się zdezaktualizowały. Jesteśmy na końcowym etapie prac w departamencie ministerialnym i mam nadzieję, że procedura konsultacji ruszy w kwietniu. Zakończenie prac legislacyjnych pozwoli nam, mówiąc obrazowo, odrestaurować niektóre przepisy.

Następna sprawa to rozporządzenia wydawane do ustawy o warunkach budowlanych. Jak wiemy, ta ustawa została uchwalona w poprzedniej kadencji Sejmu. Obecnie dwa rozporządzenia wykonawcze muszą wejść w życie 1 stycznia 2017 r. Zakładam, że po procesie notyfikacji na jesieni będzie można je opublikować. Mówimy w tej chwili o dokumencie dotyczącym właściwości użytkowych i o skonkretyzowaniu grup wyrobów.

Kolejna kwestia jest związana z charakterystyką energetyczną. Planujemy dokonanie przeglądu tych przepisów. Jak wiemy, w ostatnich latach dyrektywa wdrożyła nam te przepisy, ale ze względu na to, że tzw. autorefleksja wstecz musi nastąpić w związku z tym po przeglądzie, jeżeli okaże się, że pewne rozwiązania nie funkcjonują, zostaną podjęte prace legislacyjne w tym zakresie.

Następna rzecz to rozporządzenia wydawane do ustawy – Prawo budowlane. Sprawa wygląda tak, że forma rozporządzeń wydanych we wrześniu i w sierpniu minionego roku nie do końca się przyjęła. Niektóre rozwiązania stanowią problem dla obywateli i dlatego zamierzam ucywilizować formę rozporządzeń. Pracujemy nad tym, żeby w drugim kwartale tego roku ruszyć z procedurą nowelizacji rozporządzenia w celu uzyskania większej spójności istniejącego systemu niezależnie od toczących się prac nad kodeksem.

Kolejna rzecz to Europejski Fundusz Społeczny. W ramach tego funduszu mamy następujące zagadnienia: pierwsza kwestia to formatyzacja wyrobów budowlanych. Dziś mówimy o wymogach minimalnych, o swobodnym przepływie towarów i usług, o konkurencyjności i innowacyjności, ale nie mamy określonych wymagań minimalnych, brzegowych, które zamierzamy określić dla konkretnych grup wyrobów, aby podnieść proces stymulacji. Kolejna rzecz to sprawa związana z podejściem do warunków technicznych w sposób, w jaki ma to miejsc w innych krajach Unii Europejskiej. Mówiąc w skrócie, chodzi o podział na uwarunkowania obligatoryjne i fakultatywne. W tym zakresie odpowiednie analizy są przeprowadzane w ramach Programu Operacyjnego Wiedza, Edukacja, Rozwój.

Następna rzecz dotyczy poradnika dla inwestorów i przeszkolenia administracji architektoniczno-budowlanej. Działania w tym zakresie przesunęliśmy na lata 2017-2019, aby miały miejsce po wejściu w życie kodeksu. Chodzi nam o spójne przeszkolenie administracji w ramach zaistniałych zmian systemowych.

Jest jeszcze kwestia zawodów regulowanych. Zostanie ona poruszona już po przeprowadzeniu zmian systemowych. Kwestia zawodów zostanie podjęta na poziomie szkolnictwa zawodowego. Konieczna będzie klasyfikacja zawodów regulowanych, jak i uregulowanie spraw związanych z egzaminem kwalifikacyjnym w związku z uznawaniem kwalifikacji. Chodzi zarówno o formę świadczenia pracy na rynku krajowym, jak i o przepływ osobowy na terenie krajów Unii Europejskiej i państw trzecich. Zamierzamy nadać bardziej spójną formę temu systemowi. Zawody regulowane są w tej chwili na etapie konsultacji, tak jeśli chodzi o pracodawców, jak i o pracobiorców. Wszystko to służy temu, aby nowa lista zawodów była aktualna i dopasowana do rzeczywistych potrzeb zgłaszanych przez rynek.

To wszystko. Dziękuję bardzo.

Minister infrastruktury i budownictwa Andrzej Adamczyk:

Dziękuję, panie ministrze.

Panie przewodniczący, szanowni państwo, tak w bardzo syntetycznej formie przedstawiają się działania planowane przez resort infrastruktury i budownictwa. Myślę, że będzie jeszcze czas i okazja ku temu, aby w kolejnych miesiącach i latach rozmawiać o nich w szczegółach. Dzisiaj tylko niektóre sprawy zasygnalizowaliśmy. Bardzo dziękuję za możliwość dokonania prezentacji. Jesteśmy otwarci na pytania ze strony państwa posłów.

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Dziękuję panom ministrom za przybliżenie nam tych wszystkich problemów, które będziecie państwo w najbliższym czasie rozwiązywać. Z naszego punktu widzenia, mam na myśli punkt widzenia Komisji Infrastruktury, najbardziej interesujące w panów wystąpieniach były te fragmenty, które dotyczyły bezpośrednio projektów legislacyjnych. Będą one, wcześniej lub później, przedmiotem prac Komisji. Poznaliśmy kilka ważnych projektów, na czele z Kodeksem urbanistyczno-budowlanym. Zakładam, że w niedługim czasie staną one na porządku dziennym obrad naszej Komisji.

Szanowni państwo, na początku posiedzenia proponowałem, aby zamknęło się ono w dwóch godzinach. Już widzę, że było to założenie nierealne. Proponuję jednak, aby nasza dyskusja zamknęła się w czterdziestu minutach. Wynika to z faktu, że na 15.30

mamy zamówione autobusy, które zawiozą nas do Sejmu. Siłą rzeczy dyskusja musi być dynamiczna i niestety krótka.

Otwieram dyskusję. Panowie ministrowie są do dyspozycji posłów. Jako pierwsza zgłosiła się pani poseł Małgorzata Chmiel. Bardzo proszę, pani poseł.

Poseł Małgorzata Chmiel (PO):

Dziękuję, panie przewodniczący. Mam dwa pytania. Pierwsze dotyczy Via Carpatia. Rozumiem, że rozmowy są na etapie wstępnym i mają doprowadzić do uszczegółowienia studium wykonalności. Gdzieś wyczytałam, ale nie wiem, czy jest to prawda, że Via Carpatia ma się częściowo pokrywać z przebiegiem naszej drogi S19. Zdaje się, że częściowo mamy już wykonane jakieś inwestycje na tamtym terenie. Chciałabym się zapytać, co z tym kawałkiem w związku z ewentualną realizacją Via Carpatia?

Drugie pytanie kieruję do pana ministra Smolińskiego. Powiedział pan o nowelizacji ustawy o niektórych formach popierania budownictwa mieszkaniowego, o większym wsparciu niektórych działań. O ile pamiętam, w ustawie nie jest określona wielkość wsparcia, ale finansowanie zabezpieczał zawsze Bank Gospodarstwa Krajowego. W związku z tym, proszę powiedzieć, czy zamierzacie państwo przekazać więcej pieniędzy do BGK z przeznaczeniem na to działanie? Bank Gospodarstwa Krajowego udziela bowiem niskooprocentowanych kredytów spółkom, które budują mieszkania w ramach TBS wykorzystując istniejącą już ustawę. Czy mówiąc o większym wsparciu właśnie to miał pan na myśli? Wiele gmin faktycznie z tego korzystało i nadal korzysta. Samorządy nauczyły się już wykorzystywać to narzędzie.

I jeszcze jedno pytanie, także do pana ministra Smolińskiego. Powiedział pan, że zamierzacie państwo pracować nad ustawą o lokalach socjalnych, noclegowniach i dla bezdomnych. Kiedyś, wiele lat temu był już projekt ustawy, który obejmował tematykę, o której pan mówił. Wynikało z niego, że konieczne będą także zmiany w prawie budowlanym. Wszyscy chyba o tym wiemy, że zgodnie z polskim prawem budowlanym nie ma możliwości budowania mieszkań o niskim standardzie, które można by, powiedzmy, zgrupować w jednym miejscu i stworzyć coś bardziej cywilizowanego np. dla osób bezdomnych.

To wszystkie moje pytania. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Dziękuję, pani poseł. Szanowni państwo, proponuję, abyśmy przyjęli taką zasadę procedowania, że po trzech wystąpieniach poselskich będę prosił o udzielenie odpowiedzi przez panów ministrów.

W tej chwili głos ma pan przewodniczący Zasada. Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Artur Zasada (PiS):

Postaram się zadać pytania, a gdyście państwo nie mogli na nie od razu odpowiedzieć, to poproszę o odpowiedź na piśmie. Poza tym dziś jest niewiele czasu, pytań innych posłów będzie prawdopodobnie dużo, a więc przechodzę do rzeczy.

Pierwsze pytanie dotyczy strategii dla Grupy PKP S.A. Czy zakładacie państwo, że będzie to forma holdingu, czy jednak przewidujecie wyłączenie jakichś spółek, a jeśli tak, to których? Pytanie uściślające: czy PKP TLK nadal zostanie w grupie kapitałowej?

Wiem, że ministerstwo powołało zespoły do oceny procesu prywatyzacji PKP Energetyka. Bodaj pracowały dwa takie zespoły. Czy są już jakieś efekty ich prac? Czy moglibyśmy poznać wyniki albo w ogóle czegoś się dowiedzieć na ten temat?

Pytanie do ministra Stommy. Wspomniał pan o wspólnym systemie sprzedaży biletów kolejowych. Proszę powiedzieć, na jaki etapie znajdują się prace w tym zakresie? Czy mógłby pan powiedzieć nam coś więcej na temat tego pomysłu? Jeśli nie teraz, to bardzo proszę o odpowiedź na piśmie. Z przyjemnością zapoznam się z większą ilością informacji.

I od razu też pytanie dotyczące roli Przewozów Regionalnych. Jak resort widzi miejsce i rolę Przewozów Regionalnych w przyszłości?

Teraz ukłon z mojej strony pod adresem pana ministra Szmita. Bardzo jestem zadowolony ze sposobu, w jaki poradziliście sobie państwo z rozwiązaniem kryzysu transportowego w relacjach z Rosją. Dużą rolę w doprowadzeniu do porozumienia odegrały tworzone ad hoc grupy instytucjonalno-biznesowe. Wiem, że mają ona być tworzone

także w związku z zagadnieniami dotyczącymi problemów w obszarze budownictwa drogowego. W związku z tym mam pytanie natury ogólnej: czy inni panowie ministrowie również przewidujecie tworzenie tego typu ciał?

Minister infrastruktury i budownictwa Andrzej Adamczyk:

One już istnieją, panie przewodniczący.

Poseł Artur Zasada (PiS):

To bardzo dobrze. Skoro zatem już istnieją, to czy jest szansa, abym otrzymał zaproszenie do udziału w spotkaniach z ich udziałem? Myślę, że byłoby to ważne doświadczenie.

I jeszcze jedna rzecz ze spraw krajowych. Została podana informacja, że pakiet lotniczy spędza panom sen z powiek. Proszę się tym jednak nie martwić. Tak się złożyło, że kiedyś byłem reporterem przy pakiecie lotniskowym. Procedura zajęła aż dwa lata. Należy zatem oczekiwać, że w okresie najbliższych kilku miesięcy nic się w tym obszarze nie zdarzy. Poza tym, następna prezydencja to Słowacja i zakładam, że będą mieli ważniejsze problemy niż pakiet lotniczy, ale naturalnie sprawy trzeba pilnować. Parlamentowi Europejskiemu zajęło kilka lat przygotowanie tej kwestii. W tej chwili wszystko powinno się koncentrować, jeśli chodzi o nasze działania, na monitorowaniu i odpowiednim lobbingu na poziomie Parlamentu Europejskiego i Rady.

Przechodzę na arenę międzynarodową. W styczniu tego roku zostało zawarte porozumieniem pomiędzy Komisją Europejską i rządem Chin. Chodzi o transport kolejowy z Chin do Europy, między innymi przez terytorium Polski. Interesuje mnie, jaką rolę widzi dla siebie w tym projekcie nasze Ministerstwo Infrastruktury? Czy są przygotowywane jakieś inwestycje, które mogłyby zmieścić się w ramach wspomnianego projektu?

I na koniec powiem jeszcze, że bardzo chciałbym zachęcić ministerstwo do dalszej pracy nad projektami korytarzy transportowych Bałtyk-Adriatyk oraz nad najbliższemu mojemu sercu, czyli środkowoeuropejskiego korytarza transportowego. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Dziękuję, panie przewodniczący. Głos zabierze pani poseł Krystyna Sibińska. Bardzo proszę.

Poseł Krystyna Sibińska (PO):

Dziękuję, panie przewodniczący. Bardzo się cieszę z naszego dzisiejszego spotkania. Myślałam, mówiąc szczerze, że pan minister Adamczyk bardzo nam podupadł na zdrowiu, ponieważ upłynęły trzy miesiące, a on się w ogóle nam nie pokazywał, nie uczestniczył w posiedzeniach Komisji Infrastruktury, czym się bardzo martwiłam. Wielokrotnie prosiłam o przesłanie pozdrowień panu ministrowi. Mam nadzieję, że będzie pan teraz częstszym gościem na naszych posiedzeniach, tym bardziej że pamiętam poprzednią kadencję Sejmu, w której niemal zawsze upominał się pan o obecność konstytucyjnego ministra. Myślę, że doskonale pan pamięta swoje słowa, dlatego przypominam je tylko dla formalności.

Szanowni państwo, chcę powiedzieć o kilku rzeczach. Pan minister poinformował nas, że w resorcie jest pusta szuflada. Nie ma w niej projektów kolejowych. W tej sytuacji bardzo proszę, aby do niej włożyć projekt elektryfikacji linii kolejowej 203 na odcinku Kostrzyn – Tczew. Dziękuję w tym miejscu za odpowiedź, jaką otrzymałam od pana ministra Stommy po naszym spotkaniu dotyczącym budżetu. Wspomina pan w niej, że na liście rezerwowej są ujęte prace związane z modernizacją linii kolejowych 18 i 203 na odcinku Piła Główna – Krzyż wraz z elektryfikacją, ale to jest za mało, panie ministrze. Krzyż to nie wszystko. Dalej wiedzie droga do Berlina przez Gorzów i Kostrzyn nad Odrą. Ten odcinek jest niezbędny dla dobrej komunikacji. Jeżeli w ramach projektu rewitalizacji nie zostanie uwzględniona jego elektryfikacja, to nadal będą się zdarzały takie rzeczy, jak konieczność wydłużenia drogi, jeśli przytrafią się nam jakieś katastrofy pogodowe w rodzaju wichury, która zrywa sieć elektryczną. Bardzo proszę o tę elektryfikację i deklaruję, że będę się o nią dopominała nieustająco.

Teraz mam gorącą prośbę do pana ministra Szmita, również w kontekście wzmianki o pustych szufladach, bez projektów. O ile znam proces inwestycyjny, to jeśli nie przygotujemy wcześniej projektów i właściwej dokumentacji, to później możemy się poże-

gnać z prawidłową realizacją tych projektów. Konkretnie chodzi mi o obwodnicę i most w Krośnie Odrzańskim. O tych sprawach pan minister pewnie już bardzo dużo wie, bo odbywają się spotkania na ten temat z udziałem przedstawicieli resortu. Ta inwestycja dla naszego regionu jest niezwykle potrzebna. Można powiedzieć, że ma strategiczne znaczenie dla transportu w naszym regionie. Pieniądze na opracowanie studium ekonomiczno-techniczno-środowiskowego pozwoliłyby wreszcie na ruszenie z realizacją tego projektu. Czekamy na te pieniądze. One pewnie się pojawią, choćby np. z oszczędności poprzetargowych albo z budżetów inwestycji, które nie będą należycie przygotowane. Bardzo gorąco proszę panów ministrów o uwzględnienie tej inwestycji w planach resortu infrastruktury.

Następna rzecz. Bardzo cieszą zapowiedzi szybkich prac nad kodeksem urbanistyczno-budowlanym. Myślę, ze jest to dokument oczekiwany przez wszystkie służby administracyjne, ale także przez osoby, które uczestniczą w realizacji procesu inwestycyjnego. Kolejne drobne nowelizacje dotyczące przepisów prawa budowlanego, jak również zagospodarowania przestrzennego niosą ze sobą oczywiście potrzebne zmiany, ale uporządkowanie całości materii i stworzenie kodeksu urbanistyczno-budowlanego jest ruchem we właściwą stronę. Jest to słuszna i prawidłowa kontynuacja prac, które zostały rozpoczęte w Sejmie poprzedniej kadencji.

Na koniec gorąca prośba z mojej strony. Prezentacje wyświetlane przez panów ministrów były bardzo słabo widoczne i dlatego moja prośba do pana ministra i do pana przewodniczącego, żeby spowodowali, iż ten materiał trafi w elektronicznej formie do naszych skrzynek poselskich. Myślę, że będzie to solidna podstawa do dalszych prac w przyszłości. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Dziękuję. Zakończyliśmy pierwszą turę pytań Panie ministrze, proszę o udzielenie odpowiedzi.

Minister infrastruktury i budownictwa Andrzej Adamczyk:

Na wstępie chciałbym podziękować pani poseł za troskę o moje zdrowie i za tęsknotę za moją osobą. Mam nadzieję, że teraz kłopoty zdrowotne będą mnie już omijały i będę mógł rzetelnie wypełniać funkcję ministra infrastruktury i budownictwa.

Pierwsza sprawa, do której chciałbym się odnieść, dotyczy połączenia Via Carpatia. Dokument podpisany przed tygodniem nazwaliśmy drugim porozumieniem łańcuckim. Określa on zasady dalszego działania zainteresowanych państw. Przede wszystkim chodzi o wspólne działanie na rzecz znalezienia źródeł finansowania, przyspieszenie procesów determinowanych kwestiami ustawowymi w poszczególnych państwach. Zostały określone również braki komunikacyjne, nie tylko w Polsce, ale także w innych krajach, przez które ma przebiegać Via Carpatia. Przypomnę, że wprawdzie konferencja miała miejsce w dziesiątą rocznicę podpisania porozumienia łańcuckiego, ale spotkanie w ubiegłym tygodniu odbyło się w o wiele szerszym gronie i zapewniam państwa, że jest wiele państw zainteresowanych realizacją tego przedsięwzięcia.

Jeśli chodzi o realizację inwestycji na terenie Polski, to od Lublina aż do Rzeszowa trwa proces inwestycyjny. Od Rzeszowa dalej przygotowywane są obecnie realizacje, a sprawy znajdują się na różnym etapie zaangażowania. Warto powiedzieć, że olbrzymią determinację, jeśli chodzi o zrealizowanie tego przedsięwzięcia przejawiają Węgrzy. Są oni gotowi, we współpracy ze Słowacją, realizować korytarz w stronę Koszyc od swojej granicy. Podobnie bardzo zainteresowani są Rumunii oraz Turcy. Przedsięwzięcie ma szansę stać się jedną z głównych osi transportowych północ-południe, co pozwoliłoby na odwrócenie dotychczasowego trendu dominującego przez całe lata dziewięćdziesiąte minionego wieku i na początku tego stulecia, czyli osi wchód-zachód. Mamy nadzieję na doprowadzenie do powstania krzyżujących się szlaków komunikacyjnych. Projektem zainteresowani są Finowie oraz państwa bałtyckie.

Nie mogę w tym miejscu nie wspomnieć o kolejnych inwestycjach. O S19 już wspominałem, ale warto powiedzieć także o autostradzie A1. Priorytetem jest dla nas dokończenie budowy na całej długości autostrady A1. Dopiero to pozwoli odblokować dostęp do portów w Trójmieście. Niezbędne inwestycje w okolicach Gdyni pozwolą na nada-

nie dużego impetu rozwojowego trójmiejskim portom. Jest to dla nas pierwszorzędne zadanie. Bardzo mnie cieszy, że strona czeska uczyniła swoim priorytetem dojście do S3 od strony południowej, od Hradec Kralove. Zostanie zbudowany odcinek kilkudziesięciu kilometrów, który w ogóle nie znajdował się w planach poprzedniego czeskiego rządu. Teraz obecny minister transportu Czech publicznie stwierdził, że budowa tego odcinka jest absolutnym priorytetem w jego działaniach i mam nadzieję, że kiedyś uda się Czechom poprowadzić jeszcze prace w kierunku na Ołomuniec.

Korzystając z okazji, odniosę się jeszcze do pytania na temat ewentualnej aktywności strony chińskiej w transporcie kolejowym przechodzącym przez nasze terytorium. Mogę potwierdzić, że Chińczycy są bardzo zainteresowani projektami kolejowymi i projektami drogowymi. Mieliśmy spotkanie w tej sprawie z panem ministrem Szmitem. Pan minister z pewnością w dalszej części odpowiedzi na zadane pytania uzupełni moją wypowiedź w tym zakresie i powie państwu więcej szczegółów na ten temat. Mieliśmy okazję przeprowadzić długą rozmowę z ambasadorem Chin. Mówił on bardzo wyraźnie, że interesują ich nie tylko szlaki komunikacyjne, ale także centra logistyczne i wskazywał na gotowość chińskich i azjatyckich instytucji finansowych na sfinansowanie tego typu przedsięwzięć. Uważamy, że warto dalej nad tym pracować i prowadzić te projekty.

Odnosząc się do słów pani poseł o pustych szufladach, wyjaśniam, że kiedy o nich wspominałem, miałem na myśli brak dużych projektów inwestycyjnych, które mogłyby zaangażować znaczną część środków przeznaczonych na realizację inwestycji kolejowych. Projekt elektryfikacji, o którym pani wspomniała, jest naturalnie bardzo ważny, ale z całym szacunkiem, nie wymaga środków w jakiejś bardzo znacznej ilości. Mamy nadzieję, że takie projekty się pojawią w nieodległej przyszłości.

Jeśli chodzi o pytanie dotyczące zespołów korporacyjnych, to spotykamy się ze środowiskiem zainteresowanym komunikacją kolejową i wszystkim co się z tym wiąże, czyli inwestycjami, ich planowaniem i realizacją. Podobne spotkania odbywamy z przedstawicielami środowiska zainteresowanego inwestycjami drogowymi. Spotykamy się także ze środowiskiem skupiającym pracodawców i pracobiorców w budownictwie. Staramy się być aktywni i wychodzić naprzeciw oczekiwaniom przedstawicieli tych środowisk. Do tej pory, jak twierdzą nasi rozmówcy, czuli olbrzymi deficyt tego rodzaju spotkań. Jesteśmy absolutnie otwarci na dalszą współpracę.

Pytanie dotyczące strategii PKP, czyli czy holding, czy niektóre spółki osobno. Osobiście nie wyobrażam sobie, aby PKP PLK znalazło się poza strukturą holdingową. Według nas PKP PLK jest osią główną, spółką podstawową, która organizuje i odpowiada za transport kolejowy w Polsce. Jeśli mogę w tym momencie cokolwiek więcej powiedzieć na ten temat, to jedynie tyle, że będziemy nadal konsolidowali, a nie rozpraszali spółki grupy kapitałowej. Tę uwagę kieruję zwłaszcza pod adresem małych spółek, które w dość dużej ilości funkcjonują wokół holdingu PKP.

W tej chwili poproszę o zabranie głosu pana ministra Smolińskiego i chyba pana ministra Stommę, bo o ile się nie mylę, pytania były kierowane pod panów adresem. Jeśli będzie taka potrzeba, to włączy się również pan minister Szmit i pan minister Żuchowski.

Sekretarz stanu w MIB Kazimierz Smoliński:

Dziękuję, panie ministrze. Pani poseł zadała pytania dotyczące dwóch spraw. Pierwsza dotyczy ewentualnego zwiększenia finansowania, jeśli chodzi o udział w nim Banku Gospodarstwa Krajowego. My raczej myślimy o wzroście środków, które są przeznaczone na dopłaty do oprocentowania. Wszystko zależy od tego, w jaki sposób zostanie ocenione pierwsze rozdanie, które było udzielane według nowych zasad. Zgłaszają się do nas samorządy z różnymi problemami i na ich podstawie zamierzamy teraz zdiagnozować sytuację i ewentualnie znowelizować ustawę. Będzie ona potrzebna także ze względu na zmiany, jakie planujemy wprowadzić w ustawie o ochronie lokatorów. Tam również jest przewidziana możliwość budowania mieszkań komunalnych. Chcemy zmienić ustawę o ochronie lokatorów w taki sposób, że damy instrumenty gminom do weryfikowania dochodów, jakie osiągają lokatorzy. Powszechnie wiadomo, że w zasobach komunalnych mieszkają niekiedy ludzie, którzy zarabiają bardzo dobrze. Gminy nie mają narzędzia, aby taką

ewentualność zweryfikować, a my chcemy im to narzędzie przydzielić. Zobaczymy, jaki efekt to przyniesie. Czy przypadkiem nie nastąpi konieczność opuszczenia lokali komunalnych przez niektóre osoby. Może to zwiększyć zasoby gminy albo spowodować wzrost jej dochodów. Z tego powodu przewidujemy wprowadzenie korekt do tej ustawy.

Jeśli chodzi o samo wsparcie, to jak powiedziałem, czekamy na ocenę pierwszego rozdania, które miało miejsce w lutym. Jeżeli okaże się, że będą potrzebne zmiany, bo plan jest projektem dziesięcioletnim, to nie wykluczamy, iż trzeba będzie zwiększyć w tym zakresie dotacje budżetowe. Dziękuję.

Minister infrastruktury i budownictwa Andrzej Adamczyk:

Czy pozostali panowie ministrowie chcieliby coś jeszcze dodać? Pan minister Szmit, bardzo proszę.

Sekretarz stanu w MIB Jerzy Szmit:

Szanowni państwo, chciałbym się odnieść do kwestii poruszonej przez panią poseł Sibińską dotyczącej obwodnicy Krosna Odrzańskiego. Bardzo często spotykam się z pytaniami dotyczącymi konkretnych odcinków dróg i obwodnic. Chciałbym, aby po raz kolejny bardzo wyraźnie wybrzmiało nasze stanowisko w tej sprawie. Informuję państwa, że nie zmieniliśmy nawet przecinka, jak to się kiedyś mówiło, nie zmieniliśmy treści nawet o jotę, jeśli chodzi o Program budowy dróg krajowych. Wszystkie informacje, że coś skreślono albo że czego już nie ma, bo Adamczyk ze Szmitem postanowili kogoś ukarać, są od początku do końca nieprawdą. Nic takiego nie miało miejsca.

Jaki jest nasz cel? Chcemy, aby ogłoszony program stał się realny do wykonania. W obecnym kształcie jego realizacja jest niemożliwa. Chodzi mi o tę sytuację, że 200 mld złotych mamy do wydania, a w kasie jest tylko 100 mld złotych. Cały nasz wysiłek i wszystkie podejmowane przez nas działania zmierzają ku temu, aby uczynić program działaniem wykonalnym. Zależy nam zatem także na zbudowaniu obwodnicy Krosna Odrzańskiego.

Teraz przechodzę już do konkretnej odpowiedzi. Ta inwestycja została tuż przed ostatnimi wyborami parlamentarnymi dopisana do listy przedsięwzięć, na które nie było już wystarczającego pokrycia finansowego. Lista zadań miała pokrycie finansowe mniej więcej na jakieś 9 miesięcy przed wyborami. Była jeszcze lista rezerwowa, ale z niej zrezygnowano i kilkadziesiąt pozycji dopisano do listy głównej. Spowodowało to, że ze stu paru miliardów złotych, jeśli chodzi o koszty, zrobiło się w sumie dwieście kilka miliardów złotych. Z taką sytuacją mamy dziś do czynienia. To co my robimy, to przede wszystkim działania podejmowane w kierunku uczynienia realizacji tego planu działaniem realnym do przeprowadzenia. Wszystkie działania, konsultacje, rozmowy z branżą, prace nad zwiększeniem finansowania Krajowego Funduszu Drogowego zmierzają w tym kierunku. Dla mnie osobiście jest to jedno z najważniejszych zadań do wykonania. Jeśli ktoś mnie pyta, czy taka lub inna droga będzie realizowana, odpowiadam tak jak dziś. Chcemy zrealizować wszystko, ale musimy teraz skoncentrować wysiłki, aby opracowany plan mógł stać się realnym do wykonania. Dziękuję.

Minister infrastruktury i budownictwa Andrzej Adamczyk:

Pan minister Piotr Stomma, bardzo proszę.

Podsekretarz stanu w MIB Piotr Stomma:

Dziękuję, panie ministrze. Będę mówił krótko, spór o bilet, rozumiany jako projekt powodujący procesy integracyjne sektora przewozów pasażerskich, znajduje się obecnie na etapie powołania do działalności tzw. zespołu projektowego złożonego z specjalistów z Grupy PKP S.A., ze spółki PKP Informatyka, z przedstawicieli Agencji Rozwoju Przemysłu oraz z przedstawicieli Ministerstwa Infrastruktury. W pracach zespołu będą także uczestniczyli zewnętrzni doradcy.

Chcę zaakcentować, że wspólny bilet rozumiemy jako narzędzie bardzo mocno rozbudowane, niemające nic wspólnego z istniejącymi kanałami sprzedaży, ani niebędące żadnymi nakładkami na obecnie istniejące systemy poszczególnych przewoźników. Myślę, że już niedługo zespół projektowy pochwali się publicznie efektami swoich prac i pokaże, czym wspólny bilet powinien być i jak organizować rynek przewozów pasa-

żerskich. W tym miejscu chcę nawiązać do pytania o rynek przewozów regionalnych. Wspólny bilet w jakimś sensie pokaże nam rzeczywistą rolę tych przewozów w naszym biznesie. Pozwoli to ocenić perspektywy przedsiębiorstwa Przewozy Regionalne. Aktualnie ma ono bardzo poważne kłopoty, ale tak się czasami zdarza.

Wracam na moment do pytania o grupy biznesowe zadane przez pana przewodniczącego Zasadę. Konkretyzując, jeśli pan poseł jest zainteresowany wzięciem udziału w posiedzeniu takiej grupy, to będziemy o tym pamiętać i wystosujemy odpowiednie zaproszenie do wzięcia udziału w obradach Kolejowego Forum Inwestycyjnego. Jest to grupa pracująca w kilku zespołach roboczych, w gronie najlepszych specjalistów w kraju w tym zakresie. Zajmuje się bardzo szczegółowymi aspektami, analizuje klauzule umowne, projektuje model prowadzenia przedsięwzięć inwestycyjnych, analizuje zasady rządzące współpracą bieżącą pomiędzy podmiotami, kwestie związane z podejściem biznesowym zamawiającego itd. Naprawdę, bardzo wiele się dzieje w tym obszarze.

Drugi zespół, tzw. zespół trójstronny do spraw kolejnictwa, to miejsce spotkań kolejowych pracodawców z przedstawicielami strony społecznej oraz z grupą przedstawicieli rządu. Spotkania przebiegają w atmosferze bardzo biznesowej. W dzisiejszej „Gazecie Prawnej" można np. przeczytać o problemie braku pewnych regulacji odnośnie maszynistów. Chodzi o warunki ich pracy. Prace tego zespołu mają kapitalne znaczenie dla prywatnych przewoźników.

Jeżeli chodzi o kwestie strategiczne związane z Chinami i szerzej z krajami azjatyckimi, to należy powiedzieć, że w tym obszarze bardzo aktywną politykę prowadzi PKP CARGO. Dosyć mocno są już rozbudowane bezpośrednie kontakty z chińskimi kantonami. Efekt jest taki, że w każdym tygodniu mamy 18 par pociągów z Chin. Traktujemy to jako skromny początek. Strategia PKP CARGO zakłada ekspansję regionalną ma terenie Europy Środkowo-Wschodniej, ale z wyjściami w kierunku Chin. Mamy nadzieję, że w przyszłości będzie się wiele działo na tym obszarze.

Korytarze, o których wspominał w swojej wypowiedzi pan przewodniczący, to przedsięwzięcia, które wymiarują to, co się dzieje w obszarze kolejowym. Jeśli chodzi o korytarze, mam w tym zakresie bardzo poważne osiągnięcia. Kontrolujemy obydwa korytarze biegnące przez Polskę. Do dalszych działań wykorzystamy już zdobyte doświadczenia oraz bardzo liczymy na wsparcie ze strony parlamentu.

Minister infrastruktury i budownictwa Andrzej Adamczyk:

Dziękuję, panie ministrze. Jeżeli pan pozwoli, panie przewodniczący, to podzielę się jeszcze pewną uwagą. Jeśli kiedykolwiek mówimy dziś o zmianie ustawy o ochronie lokatorów, to bardzo proszę, aby nikt nie interpretował tego zamiaru, w żadnym przypadku, jako chęci dokonania zmiany relacji istniejących obecnie pomiędzy lokatorami, a właścicielami nieruchomości. Zmiana, o jakiem mówimy, nie dotyczy tego obszaru. Podkreślam, że nie mamy w planach zmiany tych relacji, które wynikają aktualnie z ustawy o ochronie lokatorów. Dziękuję.

Poseł Małgorzata Chmiel (PO):

Panie przewodniczący, czy mogę zadać dodatkowe pytanie?

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Szanowni państwo, chwileczkę. Po pierwsze, musze dokonać korekty mojego pierwotnego planu. Zakładałem pytania w blokach po trzy. Na liście mówców mam w tej chwili zapisanych sześć nazwisk. Jeśli państwo nie zgłosicie sprzeciwu, to w tym momencie zamykam listę mówców. Jeśli ktoś chciałby się jeszcze do niej dopisać, to teraz jest ostatnia szansa.

Odczytam nazwiska posłów, którzy zgłosili się do wypowiedzi: pan poseł Paweł Olszewski, pani poseł Anna Paluch, pan poseł Kazimierz Kotowski, pan poseł Józef Lassota, pan poseł Stanisław Lamczyk i pan poseł Stanisław Żmijan. Zgłasza się jeszcze pani poseł Magdalena Błeńska. W tym momencie zamykam listę. Popatrzmy na zegar. Widać, że czasu ma dalszą dyskusję praktycznie już nie mamy. Bardzo zatem proszę o zadanie krótkich pytań przez wymienionych przeze mnie posłów. Po rundzie pytań panowie ministrowie odniosą się kolegialnie do poruszonych kwestii i na tym zakończymy dzisiejsze posiedzenie.

Zaczynamy od pana posła Pawła Olszewskiego. Panie przewodniczący, bardzo proszę.

Poseł Paweł Olszewski (PO):

Panie przewodniczący, panowie ministrowie, szanowni państwo, z uwagi na bardzo napięty harmonogram będę mówił krótko, krócej niż planowałem. Bardzo dziękuję za informacje przedstawione przez panów ministrów, ale muszę powiedzieć, że w wystąpieniach panów, z wyjątkiem wystąpienia pana ministra Smolińskiego, zabrakł mi konkretów. Czuję niedosyt, jeśli chodzi o informacje na temat tego, co faktycznie planujecie zrobić, ale rozumiem, że jest to poniekąd wynik formuły dzisiejszego spotkania. Nie będę się tego jakoś specjalnie teraz czepiał. Szczegóły i tak pojawią się na poziomie naszych prac legislacyjnych.

Chciałbym jednak odnieść się do wystąpienia pana ministra Jerzego Szmita poświęconego m.in. Programowi budowy dróg krajowych i informacji, które pan minister cały czas przekazuje publicznie, jakoby ten plan został przeszacowany przez naszą ekipę pod względem rzeczowo-finansowym i że zabraknie środków na jego realizację. Na dziś, a wiem to dobrze, poziom zaangażowania tego programu wynosi ok. 40 mld złotych. Oznacza to, że większość parlamentarna obecnej kadencji Sejmu, mam na myśli siły polityczne, które rządzą, powinny skoncentrować się na realizacji tego, co zostało zaplanowane i przygotowane wcześniej.

Wystąpiłem do pana ministra Szmita z interpelacją dotyczącą tego, jakie inwestycje zostały już zakontraktowane, po jakich cenach i ile Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, czyli zamawiający, przeznaczyła pierwotnie na realizację tych inwestycji, niestety, nie uzyskałem żadnej odpowiedzi. Pan minister Szmit odmówił mi udzielenie tej informacji, a jest ona niezwykle istotna właśnie z punktu widzenia rzetelności przygotowanego programu, jak i realności jego wykonania. Gdybym mógł uzyskać taką informację, będę bardzo zobowiązany, panie ministrze. Po tym przekażę panu zwrotną odpowiedź, która pokaże, że realizacja programu jest realna w stu procentach. To jedna sprawa.

Z drugiej strony, zdejmuję czapkę z głowy przed panem ministrem Adamczykiem i panem ministrem Szmitem, ponieważ Program likwidacji miejsc niebezpiecznych wraz z integralną częścią budowy dróg krajowych będzie kontynuowany przez obecny rząd. Bardzo mnie ten fakt cieszy. Chciałbym jednak zadać konkretne pytanie w związku z tym. Odczuwam bowiem pewien dysonans. Na konferencji prasowej podsumowującej sto dni obecnego rządu pan minister mówił, że w 2016 r. na realizację programu zostanie przeznaczonych 600 mln złotych, co oznacza górny pułap, jeśli chodzi o widełki finansowe przeznaczone na realizację programu. Dziś z kolei powiedział pan minister, iż będzie to 300 mln złotych. Czy można prosić o konkretną odpowiedź: ile zadań i na jaka kwotę będzie ostatecznie skierowanych do realizacji? Jeśli tak, byłbym bardzo wdzięczny.

Podobne pytanie dotyczy przetargów, które zostały ogłoszone jeszcze w październiku poprzedniego roku. Chodzi o studia techniczno-ekonomiczno-środowiskowe. Interesuje mnie, na jakim etapie ą one w tej chwili, czy planujecie państwo je unieważnić, jak to było w przypadku S10?

Kolejne pytanie z tej tematyki, może najbardziej właściwym adresatem jest w tym przypadku szef Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad: czy zostanie wyrażona zgoda, aby przetarg na S10 pomiędzy Bydgoszczą a Toruniem został ponownie rozpisany? Zdając sobie sprawę z tego, jaki jest harmonogram tej inwestycji, jest oczywiste, że jeśli przetarg nie zostanie rozstrzygnięty przed wiosną stracimy cały rok, ponieważ wiadomo jak wygląda proces inwestycyjny.

Wracając do naszej dyskusji na wczorajszym posiedzeniu Komisji, mam pytanie do pana ministra Stommy dotyczące PKP Energetyki i zespołu, o którym pan wczoraj powiedział, że został powołany w celu zweryfikowania zasadność prywatyzacji firmy. Wczoraj stwierdził pan, że zespół nie ma na celu odwrócenia procesu prywatyzacyjnego.

Podsekretarz stanu w MIB Piotr Stomma:

Nie musi mieć, panie przewodniczący.

Poseł Paweł Olszewski (PO):

Dobrze. Skoro nie musi mieć, to jeśli okazałoby się, że prywatyzacja zostanie podtrzymana i dokończona, w co głęboko wierzę, to środki na remonty dworców jak i na doka-

pitalizowanie PKP Intercity w celu zakupu nowego taboru nadal są aktualne. Czy tak to wygląda?

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Dziękuję, panie pośle. Mam gorącą prośbę do kolejnych mówców. Postarajcie się państwo skrócić wypowiedzi i ograniczyć się do zadawania pytań, zamiast rozwijać treść wypowiedzi własnej. Czas nas bowiem goni.

O zabranie głosu proszę panią poseł Annę Paluch. Bardzo proszę, pani poseł.

Poseł Anna Paluch (PiS):

Dziękuję, panie przewodniczący. Jeśli chodzi o mnie, to zazwyczaj mówię krótko i zwięźle, można powiedzieć, po inżyniersku. Niestety, z powodu przedłużenia się posiedzenia nie będę mogła wysłuchać odpowiedzi panów ministrów na moje pytania. Jest mi z tego powodu bardzo przykro.

Mam dwa pytania. Pierwsze z nich kieruję do pana ministra Piotra Stommy. Jakie zmiany organizacyjne planuje się wprowadzić w organizacji PKP i w całym schemacie wdrażania i realizacji projektów związanych z rozbudową infrastruktury? Jeśli popatrzy się z perspektywy ostatnich sześciu, siedmiu lat, na proces odnowy infrastruktury realizowany ze środków unijnych łatwo zauważyć, iż kolej wlokła się w tej dziedzinie, jeśli można tak powiedzieć, w ogonie postępu. Nie chciałabym oczywiście nikogo obrazić, ale fakty są takie, że stopień zaawansowania budowy infrastruktury kolejowej jest najniższy w porównaniu z innymi dziedzinami transportu. Jakie zmiany organizacyjne mają usprawnić ten proces i sprawić, że kolej dołączy, że tak powiem, do awangardy w tej dziedzinie? To pierwsze pytanie.

Moje drugie pytanie kieruje do pana ministra Żuchowskiego. Przez lata słyszeliśmy wiele o komisji kodyfikacyjnej prawa budowlanego, o tym, że działa, a prace postępują itd. Lada moment mieliśmy rozpocząć prace nad stanowieniem prawa. Teraz widzimy, że pan minister dokonał dość istotnych zmian organizacyjnych i stąd moje pytanie. Jakie są założenia tej nowelizacji? Czy zespół, który w nowej formie organizacyjnej będzie pracował nad kodeksem budowlanym, będzie kontynuował dotychczasowe prace, czy też rozpocznie swoje prace według jakichś nowych założeń i pomysłów?

I ostatnie pytanie. Miały być wprawdzie dwa, a to jest trzecie. Kieruję je do pana ministra Szmita. Panie ministrze, całe Podhale się cieszy z powodu rozstrzygnięcia przetargu na budowę drogi Lubień-Rabka. W kontekście opinii, które zostały tu wygłoszone, iż nie ma problemu z powiększeniem listy inwestycji związanych z budową dróg krajowych, że 198 mld złotych to wartość zadań inwestycyjnych, ale zaledwie 107 mld złotych, jak wynika z informacji o budżecie jest sumą pieniędzy, którą rząd dysponuje na ten cel. Dlatego ponawiam pytanie, czy jest jakaś szansa na to, aby w dającym się przewidzieć czasie nastąpiła kontynuacja budowy drogi na odcinku Rabka-Nowy Targ, tzw. Zakopianki? Czy jest to możliwe w świetle, powiedzmy dość dużych rozbieżności kwot potrzebnych i przeznaczonych na inwestycje drogowe?

Bardzo przepraszam, ale mam umówione kolejne obowiązki i będę musiała opuścić posiedzenie Komisji, mimo że dyskusja jest bardzo interesująca. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Dziękuję, pani poseł. Głos zabierze pan poseł Kazimierz Kotowski. Bardzo proszę.

Poseł Kazimierz Kotowski (PSL):

Szanowni państwo, postaram się mówić bardzo krótko. Mówimy o rozwoju i dofinansowaniu transportu kolejowego, była także mowa o transporcie zagranicznym, o rozmowach z podmiotami chińskimi i o szansie z tego płynącej dla naszej kolei. Ja to wszystko rozumiem. Zakładam, że jest w związku z tym szansa na wykorzystanie w tym zakresie również z potencjału linii hutniczo-siarkowej. W tym przypadku w grę wchodzi nie tylko potencjał traktu, ale także infrastruktury, jaka znajduje się wokół linii. Uważam, że ta infrastruktura mogłaby być bardzo przydatna w rozwiązaniu wielu spraw.

Kolejny temat, także bardzo skrótowo, to linia kolejowa nr 25. Myślę, że jest ona bardzo ważna nie tylko dla jednego regionu, ale przynajmniej dla kilku, poczynając od Warszawy aż do Sanoka. Poza tym chciałbym powiedzieć, że w Polsce regionalnej,

powiatowej i gminnej jesteśmy bardzo zadowolenie z utrzymania realizacji Programu likwidacji miejsc niebezpiecznych, z likwidacji tzw. wąskich gardeł i utrzymania wsparcia dla dróg lokalnych.

I jeszcze jedna kwestia. Moim zdaniem, jeśli będziemy wydawać środki efektywnie, to uda się rozważyć także w perspektywie i w stosownej kolejności modernizację drogi krajowej 74 wraz ze wszystkimi obiektami i miejscami, które na niej są ulokowane. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Dziękuję. Kolejnym mówcą jest pan poseł Stanisław Lamczyk. Bardzo proszę.

Poseł Stanisław Lamczyk (PO):

Dziękuję, panie przewodniczący. Szanowni państwo, zacznę od pytania pod adresem pana ministra Adamczyka. Chodzi mi o sprawę stałych podkomisji. Tradycją było do tej pory, że te podkomisje istniały i pracowały, i dlatego chciałbym się dowiedzieć, kiedy zostaną one powołane w obecnej kadencji?

Drugie pytanie do pana ministra Kazimierza Smolińskiego. Uważam, że pomysł budowy mieszkań na wynajem jest dobry, ale jak wiemy, w tego typu przedsięwzięciach kluczowe znaczenie dla powodzenia ma kwestia ceny. Mieszkania są w Polsce bardzo drogie. Statystycznie rzecz biorąc, przeciętny mieszkaniec Warszawy musi pracować 16 dni, żeby móc zapłacić czynsz za wynajem, a dla porównania mieszkaniec Berlina tylko 6 dni.

Kolejna kwestia dotycząca mieszkań na wynajem wiąże się z przepisami prawa. Chodzi o to, ze jeśli ktoś wynajmie mieszkanie, a osoba wynajmująca przestanie płacić czynsz, albo zacznie dewastować mieszkanie, to nie można jej sprawinie z wynajmowanego mieszkania usunąć. Dlatego posiadacze mieszkań nierzadko wolą, aby stałe one puste zamiast je wynajmować. Osobiście znam kilka takich przypadków.

I jeszcze kwestia programu Mieszkanie dla Młodych. W styczniu wpłynęło, z tego co mi wiadomo, ok. 4 tysięcy wniosków. Na pierwszy kwartał planowano dopłaty w wysokości 103 mln zł, a w całym roku 730 mln złotych. Okazało się jednak, że w pierwszym kwartale wydatkowano ok. 80 % kwoty przeznaczonej na rok. Chciałbym się dowiedzieć, czy zostanie podniesiona wartość środków na ten cel? Chodzi o pieniądze na dopłaty.

Na zakończenie pytanie do pana ministra Stommy odnośnie linii kolejowej 201 Gdynia-Kościerzyna-Bydgoszcz. Jak pan sądzi, kiedy fizycznie budowa tej linii może ruszyć? Wiadomo, że port w Gdyni prowadzi w tej chwili duże inwestycje, wydłużenie ładowni, obrotnica itd. To wszystko sprawi, że za rok będą do Gdyni wchodzić takie same jednostki pływające jak do Gdańska. W tej sytuacji wąskim gardłem stanie się transport kolejowy. Wiem, że jest obecnie sporządzany raport środowiskowy dla linii 201, ale prośba jest o to, aby inwestycje na tej linii były prowadzone jak najszybciej. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Dziękuję, panie pośle. Myślę, że obaj zgodzimy się na zwolnienie pana ministra Adamczyka z odpowiedzi na pytanie, kiedy zostaną powołane podkomisje stałe naszej Komisji. Działanie w tym zakresie to nasza domena, a nie pana ministra.

O zabranie głosu proszę pana posła Stanisława Żmijana. Panie przewodniczący, bardzo proszę.

Poseł Stanisław Żmijan (PO):

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, pozwolę sobie powiedzieć kilka zdań. Rozpocznę od proroctwa, o którym mówił pan minister. Nie było z tym do tej pory jakiegoś kłopotu, ale dzisiaj mam z tym problem, ponieważ pan minister w bardzo majestatyczny sposób zaprezentował plan działania na najbliższe lata zgoła odmienny niż wcześniej był uprzejmy przedstawiać swoje stanowisko na posiedzeniach Komisji. W związku z tym, chciałbym zapytać, czemu zawdzięczamy tę nową formułę, czy jest to wynik tego, że dziś gospodarzem posiedzenia jest pan minister infrastruktury? A może jest to wynik zamiany ról, tzn. pan poseł Adamczyk występuje dziś również w roli ministra, który odpowiada za bardzo ważną część polskiej gospodarki? To uwaga wstępna, a teraz do rzeczy.

Przede wszystkim chcę bardzo podziękować za dzisiejsze spotkanie, zwłaszcza zaś za przedstawienie planów resortu na najbliższe lata. Nie mam wątpliwości, i myślę, że większość z państwa podzieli moje stanowisko, iż plany zostały przedstawione w bar-

dzo interesujący sposób i zwierają w sobie interesujące propozycje. Rzecz jednak w tym, jak zawsze, aby plany dały się zrealizować. Oczywiste są uwarunkowania prawne planowanych działań, ale myślę, że pan przewodniczący Komisji zarówno od strony merytorycznej, jak i od strony organizacyjnej zadba o to, aby skutecznie pomóc w realizacji zamierzeń resortu infrastruktury. Z pewnością w tym zakresie nasza Komisja stanie na wysokości zadania.

Wydaje mi się jednak, że pytanie, jakie postawił pan poseł Lamczyk, jest bardzo zasadne. Chodzi o powołanie podkomisji. Ważną rzeczą jest bowiem, aby w związku z przedstawiony planem, bogatym i interesującym, jak już powiedziałem, znalazło się jeszcze miejsce i czas na pogłębione debaty. W dniu dzisiejszym takiej możliwości nie ma i zdajemy sobie z tego sprawę. Moim zdaniem, dobrym przykładem konieczności odbycia debat jest choćby osoba pana ministra Jerzego Szmita. Minister Adamczyk wspominał, że pan minister Szmit był wcześniej m.in. szefem stałej podkomisji do spraw transportu drogowego i dlatego teraz radzi sobie całkiem nieźle z ministerialnymi obowiązkami. Przynajmniej ja to tak odbieram. Oprócz własnych zalet i cech osobowościowych niewątpliwie teraz procentuje doświadczenie, jakie minister Szmit zdobył kierując pracami podkomisji. Rozumiem, panie przewodniczący, że podkomisje to sprawa posłów, ale mimo wszystko namawiałbym pana ministra, aby aktywnie włączył się do ich prac. Uważam, że w rodzinie Prawa i Sprawiedliwości decyzje w tej sprawie powinny zapaść, a w ich następstwie powinno się powołać, jak najszybciej, podkomisje stałe. Będzie to z pewnością służyło sprawie, jaką jest zrealizowanie ambitnego planu, o którym była dziś mowa.

Żeby nie przedłużać niepotrzebnie, na tym chcę zakończyć moje wystąpienie. Życzę panu ministrowi i jego zastępcom skutecznej realizacji przedstawionych zamierzeń. Cały czas uważałem i nadal tak uważam, że naszym wspólnym zadaniem w zakresie infrastruktury jest realizacja zadań na rzecz zaspokojenia potrzeb i oczekiwań Polaków i polskiej gospodarki. Należy to uczynić najbardziej jak się da efektywnie, w ramach istniejących możliwości finansowych. Nie chcę oceniać, czy posiadamy wystarczającą ilość środków na ten cel. Zawsze będzie ich za mało, ale niewątpliwie musimy działań wspólnie. Czas należy dobrze wykorzystać, tym bardziej że sami panowie mówiliście o tym, jakie kłopoty ciągną się z tytułu poprzedniej perspektywy finansowej 2007-14. Należy połączyć siły w ramach Komisji i kibicować działaniom resortu pod nowym kierownictwem.

Na zakończenie chciałbym także poprosić, aby materiał zaprezentowany na dzisiejszych obradach trafił do sekretariatu Komisji, aby można go rozesłać paniom posłankom i panom posłom. Oprócz tego, że będziemy wspierać działania Ministerstwa Infrastruktury, to także wykorzystamy te prezentacje do sprawowania funkcji kontrolnej Komisji. Chodzi o to, żebyśmy jednak mogli zdawać panu ministrowi konkretne pytania. Wiemy, że na razie minister koncentrował się na działaniach organizacyjnych. Resort był konstruowany od nowa, chociaż w okrojonej formie, bo np. gospodarka morska została wydzielona, ale mimo to resort wymagał poukładania. Ten etap mamy już za sobą, a teraz będziemy sprawdzać, jak działa ministerstwo w nowym kształcie. Dziękuję bardzo i życzę jeszcze raz sukcesów panom ministrom.

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Dziękuję, panie przewodniczący. Jeżeli chodzi o organizację prac Komisji, to proszę się nie martwić. Gwarantuję, że będzie ona dobrze zorganizowana. Obowiązki pana ministra Adamczyka są natomiast tak rozległe, ze nie ma potrzeby, aby jeszcze angażował się dodatkowo w wewnętrzne sprawy Komisji infrastruktury.

Pan poseł Lassota wycofał swój głos. W takim razie pani poseł Magdalena Błeńska, bardzo proszę.

Poseł Magdalena Błeńska (Kukiz15):

Ja także rezygnuję z wypowiedzi, ponieważ pytanie, które chciałam zadać odnośnie kodeksu budowlane zostało już postawione przez przedmówców. Ewentualnie, jeśli chodzi o szczegóły, to interesowałoby mnie jeszcze, w jaki sposób będzie on procedowany, czy zostanie w tym celu powołana specjalna komisja?

Podsekretarz stanu w MIB Tomasz Żuchowski:

Nie będziemy do tego celu powoływać żadnych specjalnych komisji, pani poseł.

Poseł Magdalena Błeńska (Kukiz15):

Rozumiem. W takim razie poprosiłabym o informację na temat założeń i koncepcji, które stanowią podstawę prac.

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Dziękuję pani poseł. W ten sposób zakończyliśmy drugą turę pytań. W tej chwili oddaję ponownie głos stronie rządowej. Czekamy na odpowiedzi. Bardzo proszę, panie ministrze.

Minister infrastruktury i budownictwa Andrzej Adamczyk:

Zacznę od tego wątku, który poruszyła pani poseł. Szanowni państwo, wszyscy otrzymaliście informację od komisji kodyfikacyjne, że potrzebuje ona kolejnych miesięcy, aby dopracować część urbanistyczną kodeksu. Stwierdziliśmy, że nie jesteśmy w stanie poświęcić więcej czasu, kolejnych lat na to, aby przygotowywać projekt. Stąd ta decyzja. Myślę, że o szczegółach obecnych prac nad projektem powie więcej pan minister Tomasz Żuchowski.

Wcześniej nie odpowiedziałem na pytanie dotyczące kwerendy, sprawdzania zgodności z prawem procesów prywatyzacyjnych w PKP Energetyka. Teraz chcę wyraźnie powiedzieć, że intencją resortu jest utwierdzenie się w przekonaniu, że proces sprzedaż był zgodny z prawem. Są przesłanki mówiące, że tak jednak nie było i dlatego dwa zespoły, pracujące niezależnie od siebie, sprawdzają, czy sprzedaż była zgodna z prawem, czy nie. Jeśli okaże się, że prywatyzacja i sprzedaż były niezgodne z prawem, to będą konsekwencje takiego stanu rzeczy, czyli w porozumieniu z Prokuratorią Generalną i z kierownictwem rządu będziemy planowali dalsze dziania w tej sprawie. Będzie to jednak wynikało wyłącznie z procedur prawnych, które zawsze towarzyszą podobnym sytuacjom, jeśli okazuje się że procesy prywatyzacyjne dokonały się z naruszeniem obowiązującego prawa. Jak powiedziałem, pojawiły się poważne niepokojące przesłanki w tym zakresie i wiele wskazuje na to, że mamy do czynienia z problemem, który trzeba będzie ostatecznie rozstrzygnąć. Mam w tym momencie na myśli ustalenia podjęte przez pracujące zespoły. Chcę podkreślić, i jest to bardzo ważna kwestia, że sprawa nie potrwa już długo. Myślę, że od finału, czyli poznania wyników prac zespołów, dzieli nas najwyżej kilka tygodni.

Starając się odpowiedzieć na pytanie o projekt tzw. chiński powiem, że według nas Polska infrastruktura kolejowa powinna być w tym projekcie wykorzystana jako naturalny szlak kolejowy z Chinami i innymi krajami azjatyckimi. Ta koncepcja nie jest nowa. Pojawiła się ona na przełomie 2006 i 2007 r. i już wtedy była traktowana przez ówczesny rząd priorytetowo. Od tamtego czasu wiele się zmieniło, jeśli chodzi o uwarunkowania geopolityczne, niemniej jednak tę koncepcję bierzemy pod uwagę bardzo poważnie.

Dziękuję panu przewodniczącemu Żmijanowi za dobre słowo. Jestem przekonany, że prace Komisji ułożą się w taki sposób, że jeszcze wielokrotnie będziemy mieli okazję do prowadzenia debat i dyskusji pomiędzy nami.

Poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Nie mam co do tego żadnych wątpliwości.

Minister infrastruktury i budownictwa Andrzej Adamczyk:

Uważam, że najgorszą przeszkodę, jaką były trudności organizacyjne związane z koniecznością ułożenia pracy w nowym resorcie, mamy już za sobą. Mam nadzieję, że ponownie spotkamy się już niebawem, a czas nie będzie wtedy determinantem ilości zadawanych pytań. Jestem za tym, aby rozmawiać i w wielu wypadkach konfrontować ze sobą odmienne punkty widzenia na pewne sprawy. Każda debata, jestem o tym głęboko przekonany, niesie ze sobą wartość dodaną. Z każdej debaty można wnieść coś konstruktywnego do struktury i procesu realizacji założonych celów.

To tyle z mojej strony. Pytania państwa posłów były dedykowane konkretnym ministrom. Bardzo proszę o odpowiedź po kolei, najpierw pan minister Smoliński, później minister Stomma, minister Szmit i minister Żuchowski.

Sekretarz stanu w MIB Kazimierz Smoliński:

Pytanie posła Stanisława Lamczyka w sprawie mieszkań na wynajem. Pan poseł ma oczywiście rację mówiąc, że mieszkania w Polsce są bardzo drogie. Relatywnie na czynsz przeznaczamy większą część dochodów niż mieszkańcy innych państw Unii. Podobnie jest z pokryciem kosztu budowy mieszkań. Dane europejskie mówią, że koszt budowy 1 m^2 wynosi u nas ok. 1100 euro, czyli pod tym względem jesteśmy jednym z najtańszych krajów w Europie, ale jeśli weźmiemy pod uwagę np. ilość lat potrzebną Polakowi do zarobienia na swoje mieszkanie, spadamy od razu na ostatnią pozycję w Europie. Oznacza to, że musimy pracować dłużej niż każdy inny Europejczyk, aby kupić np. mieszkanie o powierzchni 50 m^2. Podobnie sprawa wygląda, jeśli chodzi o wysokość czynszu. Z tej przyczyny niezbędna jest większa niż dotychczas ingerencja państwa.

Jeśli chcemy kupować tańsze mieszkania, to jest to możliwe wyłącznie dzięki ingerencji państwa. Sam rynek przez tyle lat nie potrafił tego dokonać, a nawet stało się dokładnie odwrotnie. Wszystkie programy rządowe, które były wprowadzane, stymulowały jedynie rynek w kierunku podwyżki cen. Jeśli państwo oferowało np. dopłaty do określonych wielkości, to deweloperzy bardzo szybko doprowadzali ceny mieszkań do poziomu oferowanego przez państwo, jeśli chodzi o dopłaty.

Poseł Małgorzata Chmiel (PO):

W TBS jest inaczej.

Sekretarz stanu w MIB Kazimierz Smoliński:

To prawda, ale TBS nie jest determinantą, jeśli chodzi o ilość mieszkań na rynku.

Szanowni państwo, z powyższych względów nie przewidujemy przedłużania systemu MdM. On będzie realizowany zgodnie z planem. Sytuacja jest podobna, jak w przypadku programu dróg krajowych. Mówiło się wiele, że rząd Prawa i Sprawiedliwości chce wygaszać program MdM. Nic takiego nie będzie miało miejsca. Niczego nie wygaszamy. Tak jak poprzedni rząd ten program uchwalił, tak będzie on realizowany. Czy będziemy zwiększać dopłaty? Nie, tego nie przewidujemy, ponieważ trudno w tej chwili powiedzieć, czy zaobserwowany trend wzrostowy, jeśli chodzi o zapotrzebowanie na MdM, zostanie utrzymany w roku przyszłym. Program jest wieloletni i dopiero jak skończy się pula na ten rok, będzie można określić pulę, o którą się wystąpi na przyszły rok. Dopiero w przyszłym roku będzie można ocenić, że nie ma możliwości składania wniosków, bo np. środki zostały wyczerpane kilka lat naprzód. Dzisiaj jest zbyt wcześnie, aby o tym mówić. Przygotowujemy inne instrumenty i jeśli zaczną one działać, to jestem przekonany, że kwestia MdM szybko starci na znaczeniu i zapotrzebowanie na środki spadnie. Sytuacja będzie zupełnie inna, jeśli pojawią się tanie mieszkania na wynajem.

O tym, że będą tanie, jestem przekonany, ponieważ mamy wyliczenia, które popierają nasze stanowisko w tej sprawie. Pan minister Adamczyk wypowiadał się na ten temat już wielokrotnie, że jeśli nie weźmiemy pod uwagę wartości gruntów oraz kosztów finansowych, bo je weźmie na siebie państwo, mam na myśli koszty obsługi finansowej budowy i kredytu, to ceny muszą spaść. Dzisiaj na szczeblu Komisji Europejskiej debatujemy jeszcze nad tym, czy możemy w sposób bezpośredni uzbrajać grunty mieszkaniowe. Na etapie ustalania warunków umowy partnerskiej Polska zobowiązała się, że nie będzie wprost uzbrajać tych gruntów, na których stawia się lokale ze środków unijnych. Wyjątek stanowią mieszkania chronione. Są jednak pewne możliwości, które postaramy się wykorzystać, aby zwiększyć dotacje ze strony Unii na uzbrajanie gruntów. Jeśli to się uda, to faktycznie cena 2-3 tysiące złotych za 1 m^2 mieszkania stanie się bardzo realna. Za tyle mieszkania są teraz budowane.

Poseł Józef Lassota (PO):

Przepraszam, panie ministrze, ale chyba nie do końca tak. Jeśli pan odejmie cenę gruntu i infrastruktury, to wcale te mieszkania nie będą tańsze. Zostanie tylko pomniejszona ich cena.

Sekretarz stanu w MIB Kazimierz Smoliński:

Podstawą do rozliczania czynszu będzie tylko koszt poniesiony wprost. Pozwólcie nam państwo ten program zrealizować. Jeśli wybudujemy mieszkanie np. za 2,5 tysiąca zło-

tych za 1 m^2, to od tego będziemy naliczali czynsz, a nie od kosztu gruntów. Grunty to nasz wkład i od niego nie będziemy liczyć wysokości czynszu.

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Przepraszam, panie ministrze. Bardzo proszę panie posłanki i panów posłów, abyśmy nie podejmowali teraz polemiki i nie przedłużali w ten sposób debaty. Proszę o niezabieranie głosu bez wcześniejszego udzielenia go przeze mnie.

Proszę kontynuować, panie ministrze.

Sekretarz stanu w MIB Kazimierz Smoliński:

Koszt dla budującego będzie wynosił 2,5 tysiąca za m^2, ponieważ nie doliczy tego, co od nas otrzymał. Grunt nie jest w tym przypadku wliczany, ponieważ inwestor nie musi go kupić. Wniesie go Skarb Państwa, czyli budujący nie ponosi kosztów zakupu, a Skarb Państwa nie obciąży najemcy wartością gruntu. Skarb Państwa obciąży najemcę tylko kosztami zbudowania obiektu. Dlatego czynsz będzie niższy. Sprawa określenia kwestii finansowych i tego, jakie instrumenty zostaną użyte, leży po stronie rządu. Pozwólcie nam państwo działać. Czynsze będą niższe.

Minister infrastruktury i budownictwa Andrzej Adamczyk:

Panowie ministrowie, proszę bardzo.

Podsekretarz stanu w MIB Piotr Stomma:

Szanowni państwo, krótko. Jeśli chodzi o linię Kościerzyna-Bydgoszcz. Przewidujemy dwa zadania związane z tym odcinkiem. Zadanie pierwsze dotyczy modernizacji, drugie elektryfikacji. Jeśli chodzi o zaawansowanie prac, to mamy wykonane studium wykonalności. Projekt będzie realizowany w systemie „projektuj i buduj". Czekamy na decyzję o uwarunkowaniach środowiskowych.

Jeśli chodzi o zmiany organizacyjne w PLK i w całym systemie wdrażania zmian, to bardzo proszę o zrozumienie dla braku możliwości odpowiedzi na to pytanie w tej chwili i w takich warunkach. Jedyne co mogę powiedzieć, to że w szufladach PLK znaleźliśmy kilka opracowań za kilka milionów złotych każde i dlatego teraz szybko można tego rodzaju zamiary przedstawić. Proszę dać nam jednak czas, aby nasze plany były na tyle dopracowane, że ich realizacja będzie skuteczna. Dziękuję.

Minister infrastruktury i budownictwa Andrzej Adamczyk:

Pan minister Szmit, bardzo proszę.

Sekretarz stanu w MIB Jerzy Szmit:

Zacznę od kwestii związanych z S10. Tak się zdarzyło, że przedstawione oferty były wyższe od kwoty, jaka została zaplanowana na wykonanie tych prac. Nie jest regułą, że kwota z przetargu jest wyższa od kwoty planowanej i nie można na tej podstawie wyciągać wniosków, że teraz będzie już tak wszędzie i za każdym razem. Jednak sugestia pana posła, że można planować dużo więcej działań niż posiada się potrzebnych na to pieniędzy, jest, moim zdaniem, bardzo ryzykowna. Osobiście nie polecam takiego podejścia.

Jeśli chodzi o interpelację, to oczywiście sprawdzę, dlaczego pan poseł nie trzymał odpowiedzi. Pozwolę sobie jednak na pewną złośliwość. Pan poseł Olszewski pisze tyle interpelacji, bardzo sztampowych, dotyczących po kolei wszystkich pozycji w programie budowy dróg krajowych i dlatego otrzymuje sztampowe odpowiedzi. Być może zdarzyło się tak, że w nawale interpelacji ta jedna, rzeczywiście ważna, gdzieś się zagubiła. Radziłbym może wystosowywać mniej interpelacji, ale bardziej poważnych.

Poseł Paweł Olszewski (PO):

Odmówiono mi udzielenia informacji, a to jednak różnica, panie ministrze.

Sekretarz stanu w MIB Jerzy Szmit:

Nie wydaje mi się, ale jak powiedziałem, sprawdzę. Jeśli rzeczywiście tak było, to tego typu sytuacja z pewnością nie powinna mieć miejsca.

Czas nas goni, dlatego na ten moment to wszystko z mojej strony. Dziękuję.

Minister infrastruktury i budownictwa Andrzej Adamczyk:

Pan minister Żuchowski, bardzo proszę.

Podsekretarz stanu w MIB Tomasz Żuchowski:

Krótko odniosę się do pytań pań posłanek. Kwestia wygląda tak, że komisja jest ciałem doradczym i na jej porady poszło prawie 2 mln złotych, a bezwład pozostał. Ja określam to w ten sposób, że zebrali się sami reżyserzy, ale zabrakło kogoś, kto napisałby scenariusz. Jeśli chodzi o zespół, to będzie on działał tylko w oparciu o komórki wewnątrzresortowe. Jeśli wypracujemy już konkretny, przekrojowy schemat po przejściu przez wiele ustaw, skonsultujemy efekt naszych prac z opiniami ekspertów. Do końca roku chcemy mieć gotowy projekt, aby móc uruchomić standardowy tryb prac legislacyjnych, łącznie ze wszystkimi konsultacjami, społecznymi, resortowymi itd. Nie zamierzamy tworzyć super ciał, bo z doświadczenia pracy w resorcie wiem, że ta metoda się nie sprawdza. Ktoś mrówczą pracę musi wykonać, pokazać urobek i dopiero wtedy można dalej dyskutować. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Dziękuję wszystkim panom ministrom. Również bardzo serdecznie chciałbym podziękować za efektywny udział w posiedzeniu paniom posłankom i panom posłom. Dziękuję za interesującą dyskusję i wyczerpujące odpowiedzi. Oczywiście, może u niektórych z nas pozostać pewien niedosyt, że debata nie rozwinęła się dalej w sposób bardziej naturalny, ale obowiązywała nas dyscyplina czasowa. Spotkanie miało trwać dwie godziny, a praktycznie i tak przedłużyło się niemal do trzech.

Mam nadzieję, że w ramach prac merytorycznych, podczas kolejnych spotkań, wszystkie poruszone dziś kwestie i zadane pytania, a także szereg nowych, doczekają się szczegółowych odpowiedzi. Będzie to miało miejsce na forum Komisji oraz w ramach prac podkomisji, które ewentualnie zostaną powołane.

Pan poseł Olszewski zgłasza się z wnioskiem formalnym. Bardzo proszę, panie przewodniczący.

Poseł Paweł Olszewski (PO):

Wniosek formalny, panie przewodniczący. Nie chcąc przedłużać posiedzenia Komisji, ale uwzględniając niedosyt, jeśli chodzi o udzielenie odpowiedzi na kilka konkretnych pytań, chcę powiedzieć, że bynajmniej nie oczekuję ich w tym momencie, ale mam prośbę, żeby przejrzeć stenogram i udzielić odpowiedzi na piśmie. O to wnoszę.

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Gdyby pan przewodniczący wykazał nieco cierpliwości i doczekał do końca mojej wypowiedzi, okazałoby się, że dokładnie taką prośbę by pan w niej odnalazł. Rozumiem, że chodziło o to, aby wniosek formalny nadał większą powagę działaniom.

Szanowni państwo, stwierdzam, że wyczerpaliśmy porządek dzienny. Zamykam posiedzenie Komisji Infrastruktury.